DER
STADTEB.
1910

DER STÆDTEBAU

MONATSSCHRIFT
FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN.

BEGRÜNDET
VON
THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE
BERLIN. WIEN.

SIEBENTER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.
BERLIN W. 8, MARKGRAFENSTRASSE 35.
1910

Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W.

INHALTS-VERZEICHNIS.

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN.

MITARBEITER.

7. Jahrgang 1910 1. Heft

DER STÄDTEBAU



MONATSSCHRIFT
FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE
BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER SIEBENTE JAHRGANG

unserer Zeitschrift beginnt mit der Behandlung großstädtischer, zunächst der in Paris schwebenden Fragen durch Eugen Hénard, architecte diplômé par le Gouvernement: der Umkreis von Paris und der Parkgürtel, die Mitte von Paris und die Verkehrsplätze, Fragen also, deren Lösung uns auch in der Reichshauptstadt zu schaffen macht. Der nunmehr abgelaufene Wettbewerb für einen Grundplan für Groß-Berlin soll dazu vorbereiten; die Ausstellung der eingelaufenen Entwürfe wird alsbald darüber Auskunft geben. Wie in Heft 11 v. J. schon vorläufig mitgeteilt wurde, soll mit dieser eine allgemeine Städtebauausstellung in Berlin verbunden werden, mit dem Endziele, eine vergleichende Übersicht über die Leistungen moderner Großstädte zusammenbringen und damit das öffentliche Interesse an den Fragen des Städtebaues auf eine breitere Grundlage zu stellen.

Unter der Leitung des Oberbürgermeisters von Berlin ist ein Ehrenausschuß zusammengetreten, dem die Herren, die den Anstoß zu dieser Veranstaltung gegeben haben, in einem Arbeitsausschusse zur Seite stehen. Auch unsere Zeitschrift wird sich in den Dienst des Unternehmens stellen, so daß wieder ein reichhaltiger Jahrgang in Aussicht gestellt werden kann, zu dessen Ausgestaltung und Ausstattung Herausgeber und Verleger gleicher Weise sich bemühen werden, das Beste zu geben.

Nach sechsjähriger angestrengter Tätigkeit dürfen wir wohl mit einiger Genugtuung auf das bisher Geleistetete hinweisen. Jeder Jahresband bietet zahlreiche Originalbeiträge von bleibendem Werte. Von diesen mögen besonders hervorgehoben werden:

Jahrgang I: Bau der Städte an Flüssen in alter und neuer Zeit. Von Privatdozent Dr.-Ing. Emmerich Forbáth, Budapest. — Verdient die offene oder geschlossene Bauweise den Vorzug? Von Professor H. Chr. Nußbaum in Hannover. — Enteignungsgesetz und Lageplan. Von Camillo Sitte, Wien. — Plätze und Prachtstraßen. Von Theodor Goecke, Berlin. — Stadtbauplan, Enteignung und Umlegung. Von Oberbaurat Dr.-Ing. J. Stübben, Berlin-Grunewald. — Vom inneren Zusammenhang der Höhenunterschiede und Straßenzüge im Plane historischer Städte. Von Privatdozent Adolf Zeller, früher Darmstadt, jetzt Berlin.

Jahrgang II: Ausdruck im Städtebau. Von Dr. Hans Schmidkunz, Berlin-Halensee. — Die Bedeutung der Bodenparzellierung für das Bauwesen. Von Professor Dr. R. Eberstadt, Berlin. — Nordamerikanische Parkanlagen. Von Professor H. Kayser, Zürich.

Darmstadt. — Berliner Wohnbaublöcke. Von Theodor Goecke und Rudolf Goldschmidt, Berlin.

Jahrgang III: Arbeiterkolonien. Von Professor Dr.-Ing. Karl Henrici, Aachen. — Allgemeiner Bebauungsplan für Kufstein. Von Architekt Otto Lasne, München. — Beschaffung eines Gesamtbebauungsplanes für Groß-Berlin. Von Theodor Goecke. — Allgemeine Grundsätze für die Aufstellung städtischer Bebauungspläne. Von demselben. — Schulhaus im Stadtplane. Von Architekt Siegfried Sitte, Wien. — Stadterweiterung von Lindau im Bodensee. Von Professor Dr. Friedrich von Thiersch, München. — Villenkolonie Buchschlag. Von Professor F. Pützer, Darmstadt.

Jahrgang IV: Bebauungsplan für die Flur Zschertnitz bei Dresden. Von Professor Dr. Gurlitt. — Bebauungsplan für einen Teil des ehemaligen Festungsgeländes in Glogau. Von Stadtbaurat W. Wagner, Glogau. — Bodenreform und die Städte. Von Zivil-Ingenieur Otto Geißler, Groß-Lichterfelde. — Der Friedrichsplatz in Mannheim. Von Professor Dr.-Ing. Bruno Schmitz, Charlottenburg. — Die Kirche im Stadtbilde. Von Theodor Goecke, Berlin. — Neuzeitliche Bestrebungen auf dem Gebiete der Gartengestaltung. Von Gartenarchitekt R. Hoemann, Düsseldorf. — Günstigste Form und Tiefe der Baublöcke in wirtschaftlicher Beziehung. Von Oberlandmesser Carl Strinz, Bonn.

Jahrgang V: Bebauungsplan der Stadt Honnef a. Rh. Von Professor Dr.-Ing. Carl Henrici, Aachen. — Öffentliche Gärten und Parkanlagen mit Randbebauung. Von Theodor Goecke, Berlin. — Platzkonkurrenz für das Reiterdenkmal Ludwig XV. in Paris. Von Dr. Robert Bruck, Dresden. — Preußische Städtebaufragen. Von E. Högg, Bremen. — Altes Torhaus und moderner Baublock. Von Professor C. Hocheder, München.

Jahrgang VI: Versuche zur Erhaltung des Lübecker Stadtbildes. Von Baudirektor Baltzer, Lübeck. — Über das Freilegen von alten Kirchen. Von Altbürgermeister Ch. Buls, Brüssel. — Die Ausstellung für Städtebau und städtische Kunst in New York. Von Dr. W. Hegemann, Cambridge (Massachusetts). — Französische Idealstädte um 1600 und 1800. Von Dr. A. E. Brinckmann, Charlottenburg.

Dazu kommen Besprechungen von in das Gebiet des Städtebaues einschlagenden Wettbewerben und Büchern, ganz abgesehen von den vielfachen Mitteilungen über bemerkenswerte Ereignisse auf dem Gebiete des praktischen Städtebaues und seiner Gesetzgebung. Dieser, dem Verwaltungsbeamten wie dem Architekten, dem Ingenieur wie dem Landmesser, zum Teil auch dem Arzte und dem Gartenkünstler gebotene, reichhaltige, alle Fragen möglichst erschöpfende Stoff dürfte sich kaum in einer anderen Veröffentlichung auf dem Gebiete des Städtebaus wiederfinden.

Damit erscheint das Programm erfüllt, das die Zeitschrift von Anbeginn an auf ihr Banner geschrieben hatte: eine Sammelstätte für den Städtebau und seine Jünger zu sein. Daß ihr dies gelungen ist, auch ohne immer volle Würdigung bei den Behörden und Verwaltungen gefunden zu haben, denen unsere Arbeit vornehmlich zugute kommt, verdankt sie insbesondere auch ihren Mitarbeitern, denen dafür gern an dieser Stelle auch unser Dank ausgesprochen sein möge!

Und so werden wir in voller Unabhängigkeit, wie bisher, unser Ziel verfolgen, in der Hoffnung, daß früher oder später auch diejenigen, die der Zeitschrift noch lau gegenüberstehen, sich entschließen werden, sie im eigenen wohlverstandenen Interesse tatkräftig zu unterstützen.

Schließlich sei noch besonders darauf hingewiesen, daß mit diesem Heft 1 des neuen Jahrgangs die erste, von der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung Berlin 1910 ausgehende Sonderbeilage ausgegeben wird.

VOM NORDAMERIKANISCHEN STÄDTEBAU.

Von TH. GOECKE, Berlin.

Die Zeiten sind vorüber, in denen man über die schematische Anlage der wie Pilze aus dem Boden geschossenen Städte Nordamerikas die Achseln zuckte. Aus der Not geboren, in der Hast gewachsen, galt es anfangs nur das allerdringendste Wohnbedürfnis zu befriedigen, Obdach zu schaffen. Da lag das Schema am nächsten, das wenigstens Ordnung brachte, das Schachbrett- und Bienenzellenmuster, das sich jederzeit beliebig fortsetzen ließ. Von selbst ergab sich dabei wie immer an Wasserläufen das Parallelsystem mit breiten Hauptstraßen in der Längsrichtung und schmalen Nebenstraßen in geringerer Zahl quer dazu. Diagonalen aber waren selten. Zum Radialsystem fehlten zunächst die Beziehungen zum Lande. Das Rechteck erhielt schließlich als die wirtschaftlichste Baublockform überall den Vorzug; in dieser Bebauungsart liegt die starke Seite des nordamerikanischen Städte-

baues überhaupt, wenn auch damit oft der Örtlichkeit Gewalt angetan werden mußte.

Doch nun ist ein gewisser Beharrungszustand eingetreten (wenn es auch jetzt noch vorkommt, daß ganze Städte, wie Cordova in Alaska mit den Gebäuden versetzt werden), ist die Zeit der Sammlung, des Studiums gekommen — der ungeheuerlich gesteigerte Verkehr, dem Zeit Geld ist, sucht abkürzende Wege, die das Schema durchbrechen, er braucht neue Mittel, deren Notwendigkeit der erste Planverfasser nicht hätte ahnen können. Die Volkswohlfahrt fordert Luft und Licht für die im Innern der Städte zusammengedrängte Bevölkerung. Reichtum und Machtbewußtsein drängen zum Ausdruck auch in der äußeren Erscheinung der Stadt. So ist eine große Bewegung in die Stadtverwaltungen und die Architektengesellschaften gefahren, die sich in großzügigen Planungen und Umwälzungen zur Verbesserung der Stadtanlage Luft macht.

Schon die Begründung der Bundeshauptstadt Washington hatte einen Vorschmack davon gegeben, wie die Männer über dem großen Teich derartige Aufgaben anfassen. Andere, größere und wichtigere Städte wollen jener die „Repräsentation" nicht mehr allein überlassen und suchen sie womöglich unter Ausnutzung der ihnen von der Natur gebotenen Reize noch zu übertrumpfen. Wem ist nicht die Überraschung noch in Erinnerung, die Mr. Frank Miles Day of Philadelphia, Präsident des Amerikanischen Instituts der Architekten, dem Internationalen Architektenkongreß zu London im Jahre 1906 durch Vorführung der Pläne zum Wiederaufbau von San Franzisko bereitete! Konnten wir auch im einzelnen nicht alles billigen, namentlich die spitzen Ecken der Dreiecksblöcke nicht, so riß uns doch die große Auffassung, der künstlerische Schwung im ganzen mit! Dazu wurde über mehr oder minder umfangreiche Stadtverbesserungen in Cleveland, Buffalo, St. Louis, St. Paul und Minneapolis berichtet. Insbesondere spielt dabei die in erster Linie aus klimatischen Rücksichten bedingte, dann aber für jede Großstadt überhaupt notwendige Durchbrechung der Baumassen durch grüne Oasen, Promenaden, Gartenplätze und Parkanlagen die Hauptrolle. Hierin liegt das charakteristische des modernen Städtebaues! Im 2. Jahrgange der Zeitschrift S. 113 wurden die durch Parkstraßen zu Parkringen verbundenen Parkanlagen von Washington, New York, Boston und Chikago vorgeführt, ohne damit auch nur annähernd das zu erschöpfen, was die Vereinigten Staaten auf diesem Gebiete schon geleistet haben.

Auf die von den Architekten angeregten Verbesserungen ist ferner bei Besprechung des umfassenden Planes zur Verbesserung der Stadt San Diego am Stillen Ozean und zum Umbau der Stadt Roanoke im Staate Virginia hingewiesen worden (siehe S. 83 des verg. Jahrgangs unserer Zeitschrift). Beide Pläne rühren vom Landschaftsarchitekten — wie er sich nennt, wohl Gartenkünstler und Architekt zugleich, oder gar Städtebaukünstler?! — John Nolen in Cambridge (Massachusetts), her und sind von eingehenden, durch Vergleiche mit anderen, südamerikanischen und europäischen Städten erläuterten, sowie durch Vorschläge für Einzellösungen, namentlich Platz- und Parkanlagen bereicherten Berichten an Ausschüsse gerichtet, die zum Zwecke der Stadtverbesserung berufen waren. Es ist erstaunlich, welche Kosten allein auf diese Vorarbeiten gewendet werden, mit ihren zahlreichen Plänen und Schaubildern, mit ihrer buchtechnischen Aufmachung. Daß diese Anregung sich nicht allein auf die Vereinigten Staaten beschränkt, hat endlich ein Beispiel aus Kanada mit dem Stadtplane von Prince Rupert im vergangenen Jahrgange S. 12 gezeigt.

Auf das Studium der Verkehrsnöte in New York hat eine Chroniknotiz auf S. 126 des vergangenen Jahrgangs unserer Zeitschrift schon hingewiesen; in neuester Zeit ist man nun eifrig in Boston nebst Vorstädten am Werke. Schon im Jahre 1907 hatte die Architektengesellschaft einen Bericht des von ihr für Verbesserungsvorschläge eingesetzten Ausschusses, sowie eine Feiertagsstudie über Städte- und Hafenanlagen ihres Mitgliedes Peabody veröffentlicht. Der praktische Erfolg bestand in der Bestellung einer Kommission, zu deren Mitglieder vom Gouverneur des Staates Benjamin V. Johnson und zwar als Vorsitzender, ferner Henry B. Day und Desmond Fitzgerald, sowie vom Bürgermeister der schon inzwischen verstorbene Thomas J. Gargan und Robert S. Peabody bestimmt wurden, und als deren Sekretär Mr. Sylvester Baxter tätig war. Diese mit amtlichem Charakter bekleidete, von Staat und Gemeinde mit Geldmitteln ausgestattete Kommission hat jetzt einen tiefgründigen Bericht mit zahlreichen Anhängseln auf 318 Druckseiten veröffentlicht, dem nicht weniger als 10 Tabellen einverleibt und 51 besondere Tafeln und große mehrfach auslegbare Pläne beigefügt sind.

Nach Mitteilung des Wortlautes der Beschlüsse, die zu dieser Arbeit geführt haben, kommt der eigentliche Kommissionsbericht, erstattet von Herrn Benjamin V. Johnson, Henry B. Day, Desmond Fitzgerald und Robert S. Peabody. Dann folgen besondere, wichtige Einzelfragen erörternde Abhandlungen, über die Eisenbahnen und Bahnhöfe von George B. Wadsworth, Ingenieur, über die Dockanlagen von Desmond Fitzgerald, beratendem Zivilingenieur, über den Stadtplan von Arthur A. Shurtleff, Landschaftsarchitekt — den Hauptteil mit den großen Plänen in Anspruch nehmend —, weiter über ein neues Stadtzentrum von Robert S. Peabody und Arthur A. Shurtleff, schließlich über die Finanzen von Henry B. Day; die Wasserwege von Richard A. Hale, Zivilingenieur, und die Wasserfront der Bostonbai von Sekretär Sylvester Baxter. Alle Vorschläge beruhen auf statistischen Grundlagen und sind von Stadtteil zu Stadtteil bis in alle Einzelheiten durchgearbeitet, wie zur Ausführung bestimmte Entwürfe. Offenbar hat den Bearbeitern ein Material zur Verfügung gestanden, wie es bei uns nur die statistischen Vermessungsämter, die Park- und Baudeputationen, die Eisenbahn- und Wasserverwaltungen zu liefern vermögen. Und wie ist dieses Material verarbeitet?!

Als Beispiel der den Stadtplan betreffenden Verbesserungsvorschläge teilen wir auf den Tafeln zwei Pläne mit*); der eine stellt den Durchbruch eines neuen Straßenzuges dar zur Verbindung der Howardbrücke mit der Wellingtonbrücke der Vorstädte Cambridge und Sommerville. Im Vergleich mit dem gegenwärtigen Zustande beachte man die Sicherheit, mit der die Schlangenlinie unter Benutzung vorhandener, unter sich in kaum erkennbarem Zusammenhange stehender Straßenzüge mit möglichst geringer Durchbrechung verbauter Stadtteile ge-

*) Die zugehörigen Abbildungen folgen in Heft 2 nach. D. S.

zeichnet ist. Der andere Plan zeigt unter Einfügung einer großen Platzanlage bei Cambridge Bridge eine von hier ausgehende schlankere Verbindung mit North Station, als sie die jetzt im vorhandenen Straßengewirr sich durchwindende Zickzacklinie bietet, und drittens seien noch die verschiedenen Versuche mitgeteilt, die die Schaffung einer monumentalen Stadtmitte anstreben mit einem Stadthause als beherrschendes Motiv, das andere öffentliche Gebäude in Verbindung mit öffentlichen Gärten umgeben sollen.

Vorbildlich wirkt namentlich die Tatsache, daß sich der Staat — ähnlich wie bei der Schaffung der Parkanlagen (siehe S. 123 des 2. Jahrgangs unserer Zeitschrift) an diesen über die einzelnen Gemeinden oft hinausgreifenden Aufgaben beteiligt, und in welchem Umfange sich die Architekten drüben in den Dienst der allgemeinen Wohlfahrt stellen und wie diese wieder die Mitarbeit der Architekten zu nutzen versteht — und wenn wir dies auch vielleicht nicht in derselben Weise nachmachen können, weil unsere Stadtverwaltungen anders organisiert sind, so geht doch das eine mit Sicherheit daraus hervor, daß durch die Zersplitterung in Hochbauamt, Tiefbauamt und Parkdeputation bei uns keine großzügigen Bebauungspläne aufgestellt werden können, daß dazu eine besondere Stadtbau- oder Stadterweiterungsdeputation gehört als Zentralstelle, gewissermaßen für alle die Kräfte, die beim Bau der Städte mitzuwirken haben: Verwaltungsbeamter, Architekt und Ingenieur, Gartenkünstler und Landmesser. Was haben denn die Wettbewerbe um Pläne im Städtebau für einen Zweck, wenn den Teilnehmern die praktische Mitarbeit verwehrt bleibt?! Hoffnungen werden erweckt, Enttäuschungen erzielt! Mit Gedanken, die auf dem Papier stehen bleiben, ist nichts geholfen — nur der, der weiß, daß er einmal berufen werden kann, an der Verwirklichung des Planes mitzuarbeiten, wird sich vor Phantastereien hüten.

Hierzu ist noch Aufklärung in weiteren Kreisen notwendig. Auch darin sind uns die Amerikaner vorangegangen, wie die Abhandlung des Herrn Dr. Hegemann über die Städtebauausstellung in New York zeigt (siehe S. 127 im vergangenen Jahrgange unserer Zeitschrift). Die Städteausstellung in Dresden im Jahre 1903 hatte wohl auch dieses Gebiet mit eingeschlossen und manch schätzenswerten Beitrag dazu geliefert, doch fehlte der einheitliche Leitgedanke. City Planning steht jetzt auf der Tagesordnung überall in Amerika, wie auch die von Charles Mulford Robinson gegebenen Übersichten in den Veröffentlichungen der Charity Organisation Society of the City of New York — zeigen, möge es bald auch bei uns dazu kommen.

Wie in New York ist dazu auch in Boston eine Städtebauausstellung im November v. J. veranstaltet worden gefördert von der Gesellschaft „Boston—1915", einer Gesellschaft einflußreicher Männer, die es sich zum Ziele gesetzt haben, Boston bis zum Jahre 1915 zu einer Musterstadt umzugestalten. Die Ausstellung zerfiel in drei Teile: 1. „The visible city" in dem das gesamte Gebiet des Städtebaus behandelt wurde; in diesem Teil hat sich unser deutscher Landsmann der jetzt für die Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910 als Generalsekretär gewonnene Herr Dr. Hegeman die Sporen verdient. 2. „Educational and Social" worin alle Vereine und Gesellschaften der Stadt ausstellten; diese Abteilung wurde von Herrn Thompson geleitet. 3. „Economic", der sich zu einer Art Arbeiterwohlfahrtsausstellung gestaltete. Schließlich sei noch der Riesenpläne von Chikago Erwähnung getan. Der Commercial Club hat etwa 80000 Dollars für einen Stadtplan ausgegeben, der unter der Leitung des großen Burnham entstanden ist.

DIE VORSTÄDTE VON PARIS UND DER NEUE PARKGÜRTEL.

Von EUGÈNE HÉNARD, Architekt, Paris.

Die Umwälzung der Städte, sei es vom Gesichtspunkt, Parks und Gärten zu erhalten, — sei es vom Gesichtspunkt, Durchgangsstraßen zu öffnen, — gestattet sehr verschiedene Lösungen, wenn man von einer Stadt mittlerer Bedeutung zu einer großen modernen Anlage kommt. Wenn die Grundsätze der Schönheit und Gesundheit auch dieselben bleiben, so verändert sich doch die Art ihrer Anwendung gründlich, sobald es sich um diese ungeheuren Gebilde handelt, die man die Hauptstädte der großen Staaten nennt.

Die Ordnung der Städte nach Bedeutung zeigt bei den verschiedenen Völkern Europas überall dieselbe Eigentümlichkeit. Alle städtischen Anlagen, vom kleinsten Dorfe bis zu den bedeutendsten Handels- oder Industriestätten, haben Bevölkerungszahlen, die in fortlaufender Kette beinahe regelmäßig wachsen; aber es ist ein plötzlicher und sehr großer Sprung zwischen der Hauptstadt und derjenigen Stadt, die sich ihr in bezug auf die Zahl der Einwohner am meisten nähert. So zählt die erste Stadt Englands nach London, das 4 536 000 Einwohner hat, Glasgow, nur 760 000, das ist $^1/_6$. Die erste Stadt Deutschlands nach Berlin, das 2 034 000 Einwohner hat, ist Hamburg mit 800 000, das ist nur weniger als $^4/_{10}$. Die erste Stadt Frankreichs nach Paris, das 2 722 000 Einwohner zählt, ist Lyon mit nur 460 000, das ist $^1/_6$.

Die Ursache dieser gewaltigen Unterschiede kommt von der Anziehungskraft der großen Hauptstädte her, die mit ihrer Masse wächst, und es ist wahrscheinlich, daß sich diese Unterschiede noch während langer Zeit immer mehr ausprägen werden. Die Schnelligkeit im Wachstum bringt eine sehr große Gefahr für die zweckmäßige Entwicklung der Stadt mit sich, für ihre Schönheit und ihre Gesundheit. Die zum Vorschein kommenden wirtschaftlichen Kräfte wachsen zu furchtbarer Stärke an: der Preis der Bauplätze erreicht einen solchen Wert, daß jede neue Verkehrsanlage schwierig und beschwerlich wird; die Spekulation bemächtigt sich des kleinsten Raumes, um ihn mit Nutzbauten auszufüllen auf Kosten der allgemeinen Gesundheit; blinde Rohheit, die keinem geschichtlichen oder schönheitlichen Ausblicke Rechnung trägt, zerstört die

malerischen Gegenden, die schönen Gärten, die Bauwerke alter Kunst, um an deren Stelle Häuser mit fünf oder sechs Stockwerken zu errichten mit einem besseren Ertrag; endlich zieht die Menge der Veränderungen eine gefährliche Verstopfung der Verbindungswege und Straßenkreuzungen nach sich.

Wir nehmen uns vor, diese verschiedenen Fragen für Paris, dieser großen Stadt gründlicher Verwandlungen, zu studieren in dem Augenblick, wo seine Festungswerke niedergelegt werden. Dazu ist es aber notwendig, die wirklichen Lebensbedingungen der Hauptstadt Frankreichs kurz darzulegen.

Die Anlage von Paris (siehe Abb. a der Doppeltafel 1/2) besteht aus drei Teilen:

Erstens: Die eigentliche Stadt Paris, in räumlicher und verwaltungsrechtlicher Hinsicht von einem Gürtel von Festungswerken begrenzt. Sie hat eine Bodenfläche von im ganzen 7802 Hektar, die Befestigungen eingerechnet. Seine Bevölkerung beläuft sich nach der letzten Zählung von 1906 genau auf 2 722 731 Einwohner. Die Stadt ist in 20 Verwaltungsbezirke eingeteilt, deren Bodenfläche zwischen 100 und 700 Hektar schwankt. Diese Bezirke sind wieder in je vier Stadtviertel eingeteilt.

Zweitens: Die Vorstädte, die unmittelbar an die Befestigungen grenzen. Sie bilden einen Gürtel von bewohnten Orten, die alle untereinander verbunden sind und als unmittelbare Erweiterung der Stadt betrachtet werden können. Dieser Vorstadtgürtel ist genügend deutlich begrenzt durch die strategische Straße, die die erste Linie der Außenwerke verbindet und durch die Seine. Nur eine weniger scharf abgegrenzte Ausstrahlung überschreitet die Seine und erstreckt sich bis auf die Halbinsel von Gennevilliers. Die Gesamtfläche der Vorstädte beträgt 8694 Hektar und ihre Bevölkerung beläuft sich auf 747 500 Einwohner. Sie bilden in verwaltungsrechtlicher Hinsicht eine Reihe von Gemeinden, von denen die bekanntesten: Neuilly, Levallois, Asnières, Clichy, Aubervilliers, Pantin, Vincennes, Saint-Mandé, Charenton, Montrouge, Vanves usw. sind. Dieser ziemlich dichte Gürtel ist von dem eigentlichen Paris durch einen unbewohnten Streifen von 375 Meter mittlerer Größe getrennt, bestehend aus den Befestigungen (125 m) und dem militärischen Gürtel (250 m). Auf diesem kann man nur leicht wieder zu beseitigende Bauten errichten. Der militärische Gürtel, mit den Manöverfeldern von Issy und von Vincennes, gehören, ebenso wie die großen städtischen Wälder (Bois de Boulogne und de Vincennes) in das Gebiet der Vorstädte; doch soll ihre gesamte Bodenfläche, die sich auf 2420 Hektar beläuft, jetzt nicht in diejenigen der bewohnten Orte eingerechnet werden.

Drittens: Die Dörfer, kleinen Städte oder verschiedenen Siedelungen, die sich überall auf der Bodenfläche des Seine-Departements (Paris und seine Vorstädte abgerechnet), nämlich auf 28 634 Hektar erheben. Diese Anlagen wachsen in fortlaufendem Maße. Sie sind in nächster Zukunft dazu bestimmt, sich miteinander zu verbinden und sich den Vorstädten von Paris anzuschließen. Die Schriftstücke, die die Schätzung ihrer bebauten Bodenfläche erlauben würden, entbehren der Genauigkeit; aber ihre Gesamtbevölkerung kann nach der letzten Zählung auf 378 387 Einwohner gerechnet werden. Diese zerstreuten Orte bilden das, was man das Weichbild von Paris nennt und bestehen aus 77 Gemeinden, von denen die hauptsächlichsten und bekanntesten: Saint Denis, Sceaux, Nanterre, Rueil, Le Bourget, Noisy-le-Sec, Le Perreux, Nogent sur Marne, Champigny, Bourg-la-Reine, Clamart, Arcueil usw. sind.

Alles in allem beträgt die Gesamtbevölkerung des Seine-Departements 3 848 618 Einwohner für einen Umfang von 47 550 Hektar, der sich wie folgt zerlegt:

	Bodenflächen in Hektar		Zahl der Einwohner	
Das eigentliche Paris	7802	16 496	2 722 731	3 470 231
Vorstädte	8694		747 500	
		18 916		
Militärische Bodenflächen und große städtische unbewohnte Wälder	2420			
Weichbild		28 634	378 387	
Zusammen		47 550	3 848 618.	

Die das Weichbild betreffenden Zahlen geben keine genaue Vorstellung von der Einflußzone von Paris. In der Tat entspricht die im letzten Jahrhundert gezogene Verwaltungsgrenze des Seine-Departements nicht mehr der tatsächlichen Wirklichkeit. Ihr an der Westseite eingebuchteter Umfang greift eine ganze Reihe von Anlagen nicht mit ein, die unstreitig von Paris abhängen, wie Sèvres, Saint-Cloud, Garches, Chaville, Viroflay, Meudon, und die gegenwärtig noch zum Seine- und Oise-Departement gehören. Eine Berichtigung der Grenzen des Seine-Departements ist in kurzer Zeit notwendig, wenn man den Anziehungsgürtel der Hauptstadt genau bestimmen will. Alle diese Orte der Westseite des Weichbildes dienen hauptsächlich den Parisern, die sich nicht zu weit vom Sitze ihrer Geschäfte entfernen können, zu Sommerwohnungen. Sie bestehen fast ausschließlich aus Landhäusern.

In dem Folgenden werden wir nur den auf Paris und seine unmittelbaren Vorstädte sich beziehenden Zahlen Rechnung tragen, und werden nur die aus 3 470 231 Einwohnern bestehende und eine Bodenfläche von 16 496 Hektar einnehmende Anlage studieren, die das erweiterte Paris bilden wird, wenn die alten Befestigungen verschwunden sein werden. Ihre größte Ausdehnung von Osten nach Westen wird ungefähr 18 km messen, während ihre größte Ausdehnung von Norden nach Süden 12 km nicht überschreiten wird.

Um eine genaue Vorstellung von einer großen Stadt zu haben, genügt es nicht, die Grenzen der Stelle, die sie auf dem Erdboden einnimmt, zu suchen; man muß noch versuchen, die Dichte der Bevölkerung in ihren verschiedenen Teilen kennen zu lernen, gemäß der Zusammendrängung und Höhe des Besitzes, d. h. die Zahl der Einwohner für 1 Hektar. Die Bevölkerungsdichte wächst notwendig vom Mittelpunkte zum Umfange hin von den alten zu den neuen Stadtvierteln. Abb. a der Doppeltafel 1/2 gibt die zeichnerische Darstellung der Bevölkerungsdichte in den Stadtbezirken und Vorstädten von Paris. Die mittlere Dichte stellt sich auf 397 Einwohner für 1 ha im Durchschnitt der 20 Stadtbezirke und auf 98 Einwohner für 1 ha der Vorstädte.

Es ist durchaus notwendig, einer so dichten Bevölkerung freie Räume, der Gesundheit dienliche Gärten und Parks zu schaffen. Paris ist in dieser Hinsicht nicht gut bedacht. Wirkliche Parks giebt es elf. Diese sind: Les Champs Elysées, les Tuileries, l'Esplanade des Invalides,

le parc Monceau, le Trocadéro, le Champ de Mars, le Ranelagh, le Luxembourg, le Jardin des Plantes, les Buttes Chaumont, und le Park de Montsouris. Sie sind schlecht verteilt, wie man auf dem Plane sehen kann. Die dichtesten Bezirke sind ihrer beraubt. Ihre Gesamtbodenfläche, darin die kleinen Plätze (squares) eingerechnet, beträgt 249 Hektar, nämlich $^1/_{30}$ der Bodenfläche von Paris hinter den Wällen. Wir rechnen in diese Gesamtfläche die Kirchhöfe nicht mit ein. Es widerspricht den Gebräuchen der Pariser, die Kinder dort spielen zu lassen. Als Ersatz besitzt Paris an seinem Umkreise zwei schöne bewachsene Plätze: le Bois de Boulogne, 847 Hektar, und le Bois de Vincennes, 776 Hektar. Am Sonntag sind diese prachtvollen Parks von der gesamten Bevölkerung überfüllt; aber an den Wochentagen sind sie zu weit entfernt, um von den Bewohnern der Stadtmitte besucht zu werden. Es ist also durchaus notwendig, neue freie Räume in den übervölkerten Bezirken zu schaffen. In diesem Punkte stimmen alle überein und wir dürfen uns nicht an den augenscheinlichen Wohltaten genug sein lassen, die die bepflanzten Bodenflächen inmitten der Stadt mit sich bringen. Es bleibt nur zu prüfen (und das ist die schwierige Seite der Frage), auf welche Art man diesen Zweck erreichen kann, zuerst in der übervölkerten Stadtmitte und dann in den Vorstädten.

Zwei Arten stehen sich gegenüber: Die erste besteht darin, die Dichte der Bevölkerung zu vermindern, indem man die Baublöcke möglichst groß gestaltet und in ihrem Inneren mit Bäumen bewachsene Plätze anlegt. Die zweite besteht darin, es den Eigentümern zu überlassen, bis zur größten Dichte zu bauen und daneben öffentliche Parks zu schaffen, die angemessen auf der Bodenfläche der Stadt verteilt werden. Die erste Art ist sehr verführerisch. Sie hat ausgezeichnete Ergebnisse in den kleinen Städten und sogar in bedeutenden Städten von 100 000 Einwohnern und mehr gezeitigt. Deutschland bietet darin zahlreiche und entzückende Beispiele. In England verbreitet sich eine stark betonte Hinneigung zur Garden-City.

Unglücklicherweise ist diese Art bei einer großen Hauptstadt unanwendbar. Die Dichte der Bevölkerung einer Garden-City überschreitet nicht 60 Einwohner auf 1 Hektar. Für eine Bevölkerung gleich derjenigen von Paris, deren durchschnittliche Dichte 397 ist, würde dies eine beinahe 7 mal größere Bodenfläche darstellen, als diejenige, welche von den Befestigungen begrenzt ist; sie würde größer sein als die Gesamtfläche des Seine-Departements. Wie vollkommen auch die Verkehrsmittel sein mögen, die im Innern der Stadt zu durchmessenden Entfernungen würden zu groß werden und die Zeitverluste außergewöhnlich hohe sein. Endlich, um Übervölkerung zu vermeiden, muß man nun nicht in den entgegengesetzten Fehler verfallen und durch eine zu große Ausdehnung die der Stadt nötige Beweglichkeit hindern.

Man muß also eine für die Lebensbedingungen einer großen Stadt noch erträgliche Bevölkerungsdichte zulassen, indem man versucht die gesundheitlichen Verhältnisse der Bebauung zu verbessern. Der Mittel, diesen Zweck zu erreichen, gibt es zahlreiche. Man kann mit Hilfe der Bauordnungen die zu engen Höfe verbieten; man kann durch besondere Vorteile, durch Steuerermäßigung, die Hausbesitzer begünstigen, die sich dazu verstehen würden, im Innern der Blöcke kleine gemeinschaftliche Gärten anzulegen, deren Gesamtheit schon eine Menge Bepflanzung ausmachen würde. Viel schwieriger ist es, den Grundbesitzern eine Zurückrückung der Straßenfront vorzuschreiben, damit die öffentlichen Straßen mit Bäumen bepflanzt werden, im Wechsel mit den Steinfassaden. Doch es hindert nichts den Gemeinderat, wenn er ein zum Bauen taugliches Gelände wieder verkauft, in den Kaufvertrag unbestimmte Verpflichtungen über die Höhe der abgeänderten Fluchtlinien einzufügen. Die Schönheit der öffentlichen Wege und die Gesundheit der Einwohner können dabei nur gewinnen.

Man muß also mit allen möglichen Mitteln die Entstehung von Privatgärten begünstigen und mit eifersüchtiger Sorge darüber wachen, daß die alten Parks und die schönen Privatbesitzungen erhalten bleiben. Indessen wird man kaum dem wirtschaftlichen Gesetze einer größeren Ausnutzung entgehen. In einem gegebenen Augenblick wird das besondere Interesse des Eigentümers ihn anspornen, aus seinem unbeweglichen Kapital die größtmöglichste Einnahme zu ziehen. Diesem Interesse wird er seinen Garten opfern. Endlich, in den schon bebauten und bis zum höchsten ausgenutzten Vierteln würde es unmöglich sein, eine Umgestaltung ohne Enteignungen zu erzielen, die für ein mittelmäßiges Ergebnis zu beschwerlich sein würden. Man muß nicht auf das persönliche Interesse, die öffentliche Gesundheit zu schützen, rechnen; den Verwaltungsbehörden kommt es zu, die Verteidigung der allgemeinen Interessen der Bevölkerung zu übernehmen.

Man ist also auf die zweite Art angewiesen, von der wir oben sprachen, und die darin besteht, eine gewisse Anzahl öffentlicher Parks zu schaffen, die im Innern der Stadt angemessen verteilt werden. Es ist in erster Linie von Wichtigkeit, das Verhältnis zu suchen, das zwischen der Gesamtfläche der Parks und der Gesamtfläche der Stadt bestehen sollte. Man kann versuchen, diese Frage zu entscheiden, sei es, indem man sich auf Erfahrungstatsachen stützt, sei es auf theoretische Gründe.

London mit seinen zahlreichen großen Parks und seiner Menge von Plätzen (squares) kann als eine der Städte Europas betrachtet werden, die in Hinsicht der mit Bäumen bewachsenen Plätze am besten ausgestattet sind. Wenn man nun eine Bodenfläche, die genau derjenigen des innern Paris entspricht, in dem dichtesten Teil von London zerlegt, so findet man ein Verhältnis von $^1/_{10}$ für die Parks und Plätze (squares) und $^9/_{10}$ für die übrige Stadt. Man kann dies Verhältnis einfach als ein Mindestmaß annehmen. Aus einem mehr theoretischen Gesichtspunkt kann man behaupten, daß die Parks und Gärten, indem sie einer Hauptstadt zum Wohlbehagen und zur Schönheit dienen, der Gesundheit und Erziehung der jungen Kinder unumgänglich notwendig sind. Es scheint also logisch, ihre Bodenfläche mit der Anzahl dieser Kinder ins Verhältnis zu bringen.

Die städtische Statistik von Paris stellt fest, daß die Kinderbevölkerung (von 1 bis 10 Jahren) mit $^1/_8$ der Gesamtbevölkerung sehr groß ist. Wir stimmen also diesem Verhältnis von $^1/_8$ für die Bodenfläche der Parks bei, die das tägliche Feld der kindlichen Bewegung sein sollen, während die $^9/_{10}$ der Bodenfläche der Stadt das Bewegungsfeld der Erwachsenen bleiben. Diese Bodenfläche kann im Innern der Stadt nach sehr verschiedenen Systemen verteilt werden. Es gibt davon zwei hauptsächlichste, die die Figuren (siehe Textbild 1 und 2) gut verdeutlichen.

Das erste, von dem man ein altes und sehr treffendes Beispiel in Moskau findet, besteht darin, die Gärten in Ringen oder Teilen davon anzuordnen, die den Mittelpunkt der Stadt umgeben. Diese Anordnung, obgleich sie sehr angenehmen Aussichten Raum gibt, scheint uns mangelhaft vom Gesichtspunkt der gesundheitlichen Ausnutzung des Geländes. Die Gärten sind zu schmal für ihre Länge; sie sind notwendigerweise eingefaßt und von den großen Verkehrsstraßen durchschnitten und in kleine Teile zerlegt, was uns dem Grundgedanken entgegengesetzt erscheint, in dem die Gesundheitspflege die Hauptrolle spielt, und die zu erfüllen sie bestimmt sind.

Ein Park soll in Wirklichkeit den Einwohnern, die ihn besuchen, eine Zuflucht bieten, die sie vom Lärm der Stadt absondert, und sie gegen die den übervölkerten Orten anhaftenden Gefahren schützen. Unter diesen Gefahren muß man an erster Stelle den verderblichen Einfluß der kleinen Überreste aller Art und des Staubes stellen, der unaufhörlich durch den Verkehr der Wagen und Fußgänger aufgewirbelt wird. Um einen wirksamen gesundheitlichen Schutz zu bieten, soll ein Park so groß wie möglich nach allen Seiten sein; er soll von hohen und dicken Mauern von Bäumen eingefaßt sein, die wie ein Filter die städtischen Staubwolken aufhalten und den Häusergürtel, der ihn umgibt, verdecken. Er soll große sonnige Rasenflächen darbieten, wo die Kinder spielen und laufen können. Endlich, man soll vermeiden, die Fuhrwerke durchfahren zu lassen, oder wenigstens, wenn die Notwendigkeiten des allgemeinen Verkehrs die Durchkreuzung des Parkes vorschreiben, muß man die Wege mit Gehölzen einfassen, die die ungesunden durch die Räder der Automobile aufgewirbelten Staubwolken aufhalten. Ein solcher Park soll wenigstens 10 Hektar Oberfläche haben.

Dies ist der Grund, warum wir dem moskowitischen System dasjenige vorziehen, dessen beste Anwendung man in London findet und welches in Figur (Textbild 2) schematisch abgebildet ist. Es besteht darin, die Parks rautenförmig über die ganze Bodenfläche der Stadt, in gleichen Entfernungen untereinander, zu verteilen, derart, daß alle Einwohner ihn sich zunutze machen können.

(Fortsetzung folgt in Heft 2).

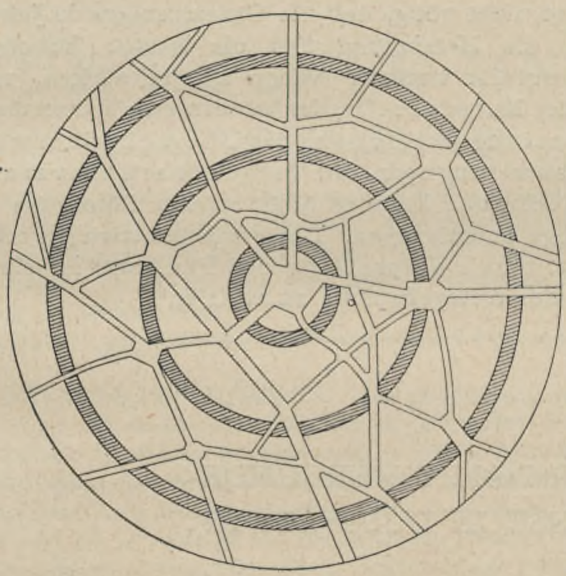


Abb. 1. Zonenartige Anordnung der Parkanlagen.

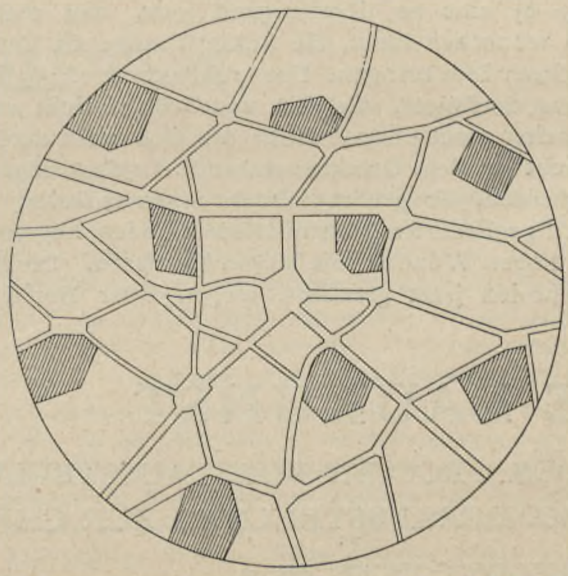


Abb. 2. Rautenförmige Verteilung der Parkanlagen.

DIE GESTALTUNG DES PLATZES VOR DEM KUNSTPALAST IN DÜSSELDORF.

Die Ortsgruppe Düsseldorf des Bundes deutscher Architekten hatte unter ihren Mitgliedern einen Wettbewerb um Entwürfe für die Ausgestaltung des dem städtischen Kunstpalast vorgelagerten Platzes ausgeschrieben. Preisgekrönt wurden an erster Stelle der Entwurf mit dem Motto „Forum artis“ des Architekten (B. D. A.) Gottfried Wehling und an zweiter Stelle der Entwurf mit dem Motto „An die Freude“ des Architekten (B. D. A.) Professor Wilhelm Kreis.

Dazu hat sich die Ortsgruppe selbst folgendermaßen geäußert:

„Die Lösung der Frage, wie der Platz vor dem Kunstpalaste zu gestalten sei, ist für unsere Stadt äußerst wichtig. Die Rheinfront der Stadt ist erst seit wenigen Jahren erschlossen und mit Spannung verfolgt jeder Bürger die Entwickelung, die hier vor sich geht. Der südlich der Brücke gelegene Teil ist in der Uferanlage wohlgelungen gestaltet. Unter den noch zu errichtenden Bauwerken wird das Rathaus in hoffentlich nicht zu ferner Zeit Gelegenheit bieten, alle künstlerisch schaffenden Kräfte in Bewegung zu setzen, um durch einen Wettbewerb ein der Stadt würdiges Bauwerk zu schaffen.

Aber nördlich der Brücke sehen wir heute schon mit gewissem Bangen eine Rheinfront entstehen, die durch Aneinanderreihung langgestreckter Bauwerke mehr nach mächtiger, als nach schöner Wirkung zu streben scheint.

Das Oberlandesgerichts-Gebäude, das der Königl. Regierung und schließlich der Kunstpalast stehen so nahe beieinander, daß die monumentale Wirkung jedes einzelnen Gebäudes stark beeinträchtigt wird. Die Anlagen des Kaiser-Wilhelm-Parks allein können den wenig erfreulichen Eindruck solcher Anhäufung von Monumentalität nicht mildern.

Nun gibt es erfreulicherweise noch ein Mittel, unsere Rheinfront reizvoller zu gestalten und das ist eine architektonische Ausgestaltung des Platzes vor dem Kunstpalaste. Die einsamen Betonsäulen und die unvermittelt und verlassen dastehende Betonpergola werden auch durch den in Aussicht stehenden Industriebrunnen nicht zu einheitlicher und das Ufer verschönender Wirkung gebracht werden. Hier muß gründlichere und umfassendere Arbeit geleistet werden. Aus diesem Grunde haben es die hiesigen Architekten des Bundes deutscher Architekten unternommen, die Lösung der Aufgabe, „wie gestaltet man das Gelände vor dem Kunstpalast", zu bearbeiten.

Von den verschiedenartigen Lösungen ist die mit dem ersten Preis ausgezeichnete des Architekten Wehling (vergl. Tafeln 5—8) eine so überzeugend gute, daß man nur dringend wünschen kann, die Zukunft möge die Verwirklichung dieser Idee bringen. Der architektonisch gegliederte Kunstpalast darf nicht, wie jetzt, von Grün erstickt werden; die zu gering erscheinende Höhe des Gebäudes darf nicht durch dicht vor dem Gebäude stehende Anpflanzungen verringert werden. Er gehört vielmehr an einen freien, architektonisch gegliederten Platz mit festem Boden, begrenzt von nicht zu hohen Wänden mit klaren Umrissen. Die Betonsäulen schreien jetzt geradezu wegen ihrer Beziehungs- und Zwecklosigkeit; dagegen verbunden, in Beziehung zu den anderen Gebäuden gebracht, können sie einen wirkungsvollen Kontrast zu den horizontalen Baumassen des Kunstpalastes und der Umgebung abgeben. Zwischen ihnen könnte der geplante Brunnen zur Erinnerung an die Ausstellung 1902 Aufstellung finden. Die Eckpavillons sind in den Achsen der Inselstraße, bezw. Krefelder Straße angeordnet, so daß diese Straßen ein „point de vue" haben. An diese Pavillons schließen sich Hallen an, die die Verbindung mit dem Kunstpalast und den Säulen herstellen. Der in der Achse der Krefelder-Straße liegende Pavillon könnte als Kaffeehaus oder Restauration dienen; der in der Achse der Inselstraße liegende als kleiner Saalbau, als Vortrags- oder Konzertsaal, für kleinere Ausstellungen usw. Es sind überall schöne Sitzplätze mit Aussicht auf den Rhein, auf Gärten oder auf den monumentalen Platz vorgesehen.

In solcher Umgebung würde unser Kunstpalast das werden, was er sein soll, ein die Kunst würdig vertretendes Bauwerk in der Kunststadt Düsseldorf. Die Rheinfront würde durch eine künstlerische Anlage verschönt und die Stadt um eine reizvolle Anlage von großer Anziehungskraft bereichert.

Es ist nicht nötig, daß die Gesamtanlage in Jahresfrist entsteht, die Herstellung und die Kosten könnten auf Jahre verteilt werden. Wenn alle mitwirken, wie die Stadt, der Kunstverein, der Verein zur Veranstaltung von Kunstausstellungen, die Überschußverwaltung der Ausstellung 1902, der Verschönerungsverein und Kunstliebhaber kann es nicht schwer fallen, die Kosten der Anlage aufzubringen. Diese würden etwa 350 000 Mark betragen; durch Verpachtung der Pavillons ist eine Verzinsung des Anlagekapitals zu erzielen".

DIE BAUKUNST

AUF DER GROSSEN KUNSTAUSSTELLUNG UND DER DAMIT VERBUNDENEN SONDERAUSSTELLUNG FÜR CHRISTLICHE KUNST IN DÜSSELDORF.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die Ausstellung im vergangenen Sommer hat davon Zeugnis abgelegt, wie allmählich die städtebauliche Anschauung die Gestaltung des einzelnen Bauwerks zu durchdringen anfängt, und zwar in einer erheblichen Zahl sowohl kirchlicher als auch weltlicher Gebäude. Zum Teil forderte allerdings der Bauplatz dazu heraus — doch liegt die Zeit noch nicht lange hinter uns, wo man erst die Bauflucht zu begradigen und den Baugrund einzuebnen oder gar eine den Bauplatz etwa überquerende Straße zu unterdrücken für nötig fand, bevor der Baugedanke zu Papier gebracht werden konnte — die Umgebung wurde einfach vernachläßigt! Was hätte jene Zeit z. B. mit einem Bauplatze angefangen, der jetzt für den Erweiterungsbau des Rathauses in Barmen zur Verfügung steht. Noch heute ist die Lösung dieser Aufgabe nicht leicht, wie der Wettbewerb gezeigt hat. Doch sind Walter Furthmann und Kurt Gabriel in Düsseldorf wenigstens gute Baugruppen gelungen.

Wilhelm Brurein in Charlottenburg hat das Rathaus in Wiesdorf als einen schön gruppierten Bau entworfen, Fritz Hofmeister in Düsseldorf für den Spar- und Bauverein daselbst eine Wohnhausgruppe in Hufeisenform, Hermann Goerke in Düsseldorf ein mit den Laubmassen des Parks zusammengestimmten Festhallenbau für Landau. Auch das Volkshaus von Karl Moritz in Cöln und Werner Stahl in Düsseldorf mit Laubengängen im Erdgeschoß gehört hierher, ferner der Winkelbau einer kleinstädtischen Schule mit offenen Vorgärten von Wilhelm Verheyen und Julius Stobbe in Düsseldorf, endlich ein sehr vornehmes Einfamilienhaus mit flach vorspringendem Erker im Vorgarten und das Hansahaus für Cöln, das auf einem durchgehenden Erdgeschoß hufeisenförmig eine von einer Säulenreihe gegen die Straße abgegrenzte Terrasse umfaßt von Max Wöhler in Düsseldorf.

Reicher fast noch zeigt sich die Gruppierung in den Entwürfen und Modellen der Kirchen, der historisch gerichteten, wie der Kirche zum Heiligen Geist in Düsseldorf von Kleesattel und der katholischen Kirche zu Boll von W. Friedrich Laur in Hechingen, sowohl als auch der frisch modernen, wie der Kirche des Klosters zum Guten

Hirten in Münster i. W. von Karl Moritz in Cöln, der Kirche für Hagen von Fritz Schumacher, Dresden (jetzt Hamburg), der evangelischen Kirchen und Pfarrhäuser in Rottenmann, Oberösterreich, und in Radkersberg, Untersteiermark von Otto Bartning in Berlin, der evangelischen Kirche von Max Benirschke in Düsseldorf und der evangelisch-lutherischen Kirche für Barmen-Wupperfeld von Josef Rings in Offenbach a. M., insbesondere aber die prachtvolle Gruppe einer evangelischen Kirche mit Pfarrhaus in Velbert von Franz Brantzky und Karl Krieger, Düsseldorf, ferner die Kirche für Breslau von Verheyen und Stobbe, Düsseldorf, und die Kirche für eine evangelische Gemeinde mit Waisenhaus von W. Lossow und Max Kühne, Dresden, endlich die St. Marienkirche auf dem Sion in Jerusalem von Heinrich Renard, Cöln.

Schließlich sei noch auf die in Wirklichkeit vorgeführte Friedhofsanlage von Wilhelm Kreis hingewiesen mit dem poetischen Friedhofsgarten und einer großen Zahl vortrefflicher Grabmäler in Werkstein, Stein oder auch in Holz, von verschiedenen Künstlern, auch von Kreis selbst, ausgeführt von der Düsseldorfer Grabmalindustrie.

Das Modell eines Ausschnittes aus dem Entwurfe zur Erweiterung des Stoffeler Friedhofes in Düsseldorf von Freiherrn von Engelhardt. Aus dem Grundrißplan und aus dem Modell dieses Entwurfes ist, wie im Katalog der Ausstellung angemerkt wird, ersichtlich, daß die Aufteilung des Friedhofgeländes eine von der bisherigen abweichende Art der Gräberverteilung gestattet. — Der Hauptweg wird von einem unregelmäßig erhöhten Geländestreifen mit ungepflegter, waldartiger Pflanzung begrenzt, deren dichtes Buschwerk die Reihengrabfelder verdeckt. Auch die Gräber erster und zweiter Klasse und insbesondere die Familiengrabstätten sind in diese Grenzpflanzung als geschlossene Räume so eingebaut, daß sie möglichst wenig vom Hauptwege aus gesehen werden können. Dadurch ist die laute Schaustellung der Grabmäler für jeden Besucher und zudem noch der peinliche Gegensatz der verschiedenartigsten Denkmäler vermieden und eine wohlangemessene stille Abgeschiedenheit erreicht. Auch auf dem Felde der Reihengräber wurde durch eingebaute Blocks von Buschpflanzung der sonst öde Raum solcher Friedhofsteile gegliedert und intimer gestaltet.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

DAS ARBEITERWOHNHAUS. Seit den Verhandlungen über die Frage der Arbeiterwohnungen, die im Jahre 1891 in der Vereinigung Berliner Architekten gepflogen und in einem 55 Achtelbogenseiten starken Heftchen weiteren Kreisen zugänglich gemacht wurden, und — seit dem Erscheinen des grundlegenden Büchleins über „Das Arbeiterwohnhaus" von Dr. H. Albrecht, mit Entwürfen von Professor A. Messel, Berlin 1896 (Verlag von Robert Oppenheim) ist trotz einem umfangreichen Schrifttum und mancher bedeutsamen Veröffentlichung darunter — kein Werk von so hervorragendem Werte für den im Wohnungswesen tätigen Architekten erschienen, als das jetzt bei Ernst Wasmuth A.-G. verlegte Buch „Das Arbeiterwohnhaus", das von dem im Jahre 1905 verstorbenen Geheimen Hofrat Karl Weißbach, weiland Professor an der Technischen Hochschule zu Dresden halbfertig hinterlassen war und nun auf Veranlassung seines Kollegen und Freundes Professor Dr. Cornelius Gurlitt von ihrem gemeinsamen ehemaligen Schüler, dem Bauamtmann Dr. Ing. Walter Mackowsky in Leipzig zu Ende geführt und herausgegeben worden ist. Gurlitt hat auch das Vorwort dazu geschrieben, dem wir entnehmen, daß Mackowsky durch seine, im sächsischen Staatsdienst gesammelten Erfahrungen und durch das eingehende, von weitausholenden Reisen unterstützte Studium deutscher und englischer Arbeitersiedelungen in der Lage war, namentlich die neuesten Auffassungen eingehender zu behandeln und die einschneidenden wirtschaftlichen Fragen näher zu beleuchten.

Um die Reichhaltigkeit des Inhalts gibt die Ankündigung des Verlages eine gute Übersicht: auf 295 Seiten Text mit 439 eingedruckten Abbildungen und einer Tafel werden behandelt:

I. Die Einteilung des Arbeiterwohnhauses mit allen Einzelheiten (Hausflur, Treppen, Wohnungsflur, Wohnzimmer, Schlafzimmer, Küche, Speisekammer, Speiseschrank, Wandschränke, Balkone, Hauslauben und ähnliches, Waschküche, Baderaum, Keller, Abort, Behälter für Abfälle und Asche, Heizung und Lüftungsanlagen, Hof, Stall, Garten und Feld).

II. Das Einfamilienhaus und III. Das Zweifamilienhaus, ferner

IV. Häuser für drei und mehr Familien, sowie

V. Die so wichtigen Reihenhäuser, endlich

VI. Das Mietshaus und VII. Arbeitersiedelungen und Gartenstädte.

Das alles zum mäßigen Preise von 18 Mark für das geheftete Buch bezw. von 20 Mark in Leinen gebunden — in guter Ausstattung auf Kunstdruckpapier — mit klarem Druck und trefflichen Abbildungen.

Wenn man etwas an dieser Erscheinung auszusetzen hätte, so träfe dies den Titel, der allzubescheiden nur Arbeiterwohnhaus lautet, während er tatsächlich den Deckmantel für die über das Bedürfnis des Lohnarbeiters auch hinausgehenden Kleinwohnungen überhaupt (für den selbständigen Handwerker und Gewerbetreibenden, den kleinen Beamten usw.) abgibt. Wer da weiß, daß 75 bis 90 % unserer gesamten Wohnungsherstellung heute auf Kleinwohnungen entfallen, wird danach auch die Bedeutung des Buches für den Städtebau ermessen können.

Wie von allen öffentlichen Gebäuden heute das Krankenhaus das wichtigste ist, so auf dem Wohnungsmarkte die Kleinwohnung, wichtiger als Gesellschaftshäuser und Schlösser, die noch so gerne als Prüfungsaufgaben herhalten müssen. An den meisten Hochschulen spielt das Arbeiterwohnhaus noch die Rolle des Aschenbrödels. Gerade das vorliegende Werk legt aber Zeugnis davon ab, welche Liebe und Arbeit die Erziehung des Aschenbrödels erfordert. Weißbachs Buch ist hervorgegangen aus seinen Vorlesungen, die er s. Z. an der Dresdener Hochschule über das Arbeiterwohnhaus hielt. Es gibt nicht viel Hochschulen, an denen dieser wichtige Zweig des Bauwesens gepflegt wird — so weit bekannt geworden ist, noch in Aachen und in Berlin schon seit Jahren von dem ergebenst Unterzeichneten. Möge das Werk zur weiteren Ausbreitung dieses Lehrfaches den Anstoß geben!

Die zahlreichen, bis auf die neueste Zeit fortgeführten Beispiele lassen einen erfreulichen Fortschritt sowohl in der technischen Ausgestaltung des Grundrisses, als auch der künstlerischen Durchbildung des Aufbaues erkennen. So ausgerüstet, fehlt dem Architekten heute nichts mehr als die wirtschaftliche Grundlage zur Schaffung wahrhaft sozialer Städte. Da auch das Ausland ausgiebige Berücksichtigung gefunden hat, wird in dem Handbuche zum ersten Male alles auf dem Gebiete des Kleinwohnungsbaues geleistete übersichtlich zusammengefaßt. Th. G.

GESUNDHEITSINGENIEUR. Zeitschrift für die gesamte Städtehygiene. Organ der Vereinigung der Verwaltungsingenieure des Heizungsfachs. Herausgegeben vom Regierungsrat von Boehmer, Groß-Lichterfelde West, Geh. Regierungsrat Harder, Berlin W., Professor Dr. Dunbar, Direktor des Staatlichen Hygienischen Instituts zu Hamburg, Geh. Regierungsrat Prof. Proskauer, Direktor des Untersuchungsamtes für Hygiene und gewerbliche Zwecke der Stadt Berlin und Stadtbauinspektor K. Schmidt, Vorstand der Bauinspektion für Heizungs- und Lüftungswesen der Stadt Dresden. Verlag und Expedition: R. Oldenburg, Verlagsbuchhandlung in München und Berlin W. Preis 10 Mark für das Halbjahr.

Eine schon im 32. Jahrgange erscheinende Wochenschrift unter Schriftleitung des Herrn von Boehmer, die außer Abhandlungen über Zentralheizung und Lüftung, Desinfektion, Müll- und Staubbeseitigung, Beiträge zu den für den Städtebau so wichtigen zum Teil schon beim Entwurf des Bebauungsplanes auftauchenden Fragen der Wasserversorgung und Entwässerung der Städte behandelt. Von welcher Bedeutung die Lösung dieser Fragen für das Städtebild ist, ist vor kurzem von bewährter Feder in unserer Zeitschrift dargelegt werden. Die Städtehygiene bildet eine der Grundlagen, auf denen der Städtebaukünstler seine Pläne aufbaut.

ATLAS UND LEHRBUCH DER HYGIENE mit besonderer Berücksichtigung der Städtehygiene. Herausgegeben von Professor Dr. W. Prausnitz, Vorstand des hygienischen Instituts der Universität Graz. München 1909. J. T. Lehmanns Verlag (Lehmanns medizinische Atlanten. Band VIII). Mit 818 Abbildungen, darunter 4 farbigen Tafeln. Preis 28 Mark.

Ärzte, Ingenieure und Architekten haben sich in gemeinsamer Arbeit zu dem umfassenden Werk zusammengetan. Die praktische Hygiene bedarf zahlreicher technischer Einrichtungen, die nicht nach einem vom Arzte einseitig gegebenen Programme, sondern nur im Zusammenwirken mit dem Arzte von Anfang an, also schon bei Formulierung gesundheitlicher Forderungen vollkommen zu erfinden und zu erschaffen sind. Von diesem Grundsatze ist das ganze Werk beseelt und hat schon damit den Erfolg für sich. Doch auch im einzelnen wird vortreffliches geboten. Insbesondere heben wir daraus gleich die Einleitung, Aufgabe der Bauordnungen von Professor Dr. Prausnitz, Graz, hervor, ferner das für den Städtebauer so wichtige Kapitel: Öffentliche Straßen, Plätze und Anlagen von Ingenieur H. Stillkrauth, München, die Familienhäuser, Kolonien und Gartenstädte von Architekt C. Ebert, München, die Arbeiterwohnungen (Kleinwohnungen) wieder von Professor Dr. Prausnitz, Bestattungsanlagen von Prof. Dr. A. Lore, Innsbruck, die Wasserversorgung von Prof. Dr. Th. Forchheimer, Graz, die Beleuchtung von Stadtrat H. Metzger, Bromberg, endlich die Abfallstoffe und ihre Beseitigung von Oberingenieur A. Kleinschroth, München. Baustoffe und Baugefüge behandelte Prof. E. v. Mecenseffy, München, Entwurf, Ausführung und Benutzung von Hochbauten Prof. Dr. H. Hammerl und Oberingenieur R. Klop, Graz. Daß Kapitel über Lüftung und Heizung, Badeeinrichtungen und Dampfwäscherei (von Dipl.-Ing. Recknagel, München), die Müllbeseitigung und Verwertung, sowie Entstaubungsapparate (beide von Stadtrat H. Metzger, Bromberg), Desinfektion von Prof. Dr. T. Th. Müller, Graz, nicht fehlen, ist wohl selbstverständlich. Endlich werden außer der Hygiene des Schulgebäudes von Regierungsbaumeister a. D. Hennig, Erstem Stadtbaumeister von Dresden und der Schulbankfrage von Privatdozent Dr. A. Witteck, Graz, die großen öffentlichen der Volkswohlfahrt und Erziehung dienenden Bauten besprochen, die meist eine besondere Stellung im Stadtplan erfordern, die „Krankenhäuser“ von Baurat Albert Strodel, Graz, die „Tuberkulose-Heilstätten“, „Erholungsstätten“ und „Baracken“ von Prof. Dr. Th. Pfeiffer, Graz, „Schlacht- und Viehhöfe“ von Obermedizinalrat Prof. Dr. R. Edelmann, Dresden, und Markthallen von Stadtbauinspektor Dr.-Ing. H. Küster, Breslau. Der reiche Inhalt wird in vornehmer Ausstattung mit guten Abbildungen dargeboten.

LASCIATE OGNI SPERANZA. Auf dem Umschlage ein Sarg, vor dem ein junges Weib niedergesunken ist. Im ersten Augenblick dachte ich an die trauernde Witwe italienischer Grabdenkmäler — aha! eine Reklame eines Bestattungsgeschäftes! Doch der Sarg steht auf einem von großstädtischen Brandmauern umgebenen Friedhof; dies hat etwas zu bedeuten und so schlecht die ganze Darstellung gezeichnet und wiedergegeben ist, schlug ich also das Heft auf. Da stand denn unter der Wiederholung des Ausrufes Dantes beim Betreten der Hölle: „Zur Entwicklung unserer Großstädte mit besonderer Berücksichtigung Berlins“ von Ekkehard. Der getreue Eckart deutscher Sage in amerikanischer Aufmachung! 1909. Druck und Verlag von R. Boll, Berlin NW., Georgenstraße 23. „Mord, viel tausendfacher Mord geschieht fortgesetzt unter Ihren Augen!“ Und nun kommt die bekannte Statistik Berliner Wohnverhältnisse und eine Phillippika gegen die Bodenspekulation, um dann sehr beachtenswerte Winke zum Bau von Schnellbahnen zu geben, die nur dann dem kleinen Manne zu nützen vermögen, wenn sie sich auf den Zehnpfennigtarif stützen. Aus diesem Grunde kommt der Verfasser zu denselben Schlüssen, denen auch auf S. 123 unserer Zeitschrift 1909 unter der Bezeichnung „Für und gegen die Untergrundbahn“ Ausdruck gegeben worden ist. Schade, daß der Verfasser seine Ausführungen so blutrünstig vorgetragen hat. Die Tatsachen sind an sich schon traurig genug.

GARTENSTADT, Mitteilungen der Deutschen Gartenstadtgesellschaft, Heft 7, November 1909. Aus dem Inhalt sei hervorgehoben: Dr. von Mangoldt: Zweierlei Rente und zweierlei Aufgaben. — Dr. Wallroth, Lübeck: Das Ringen einer Stadt um Existenz und Größe. — Boden- und Wohnungspolitik der Stadt Ulm. — Zielbewußte Wohnungs- und Bodenpolitik einer schwedischen Stadt. (Stockholm).

NEUE EINGÄNGE.

MADISON PARKS AS A MUNICIPAL INVESTMENT. Report of Citizens' Committee March 11, 1909. With Introductory Statement by Directors Madison Park & Pleasure Drive Association.

REPORT OF THE OFFICERS OF THE MADISON PARK AND PLEASURE DRIVE ASSOCIATION. For the Year Ending April 27. 1909. With Report of Annual Meeting. Held April 27. 1909.

WHAT IS NEEDED IN AMERICAN CITY PLANNING? Addres by John Nolen, Landscape Architect, Cambridge, Mass., at the First National Conference on City Planning, held at Washington, May 21.—22., 1909.

STATE PARKS. (Reprint of part of Report on „State Parks for Wisconsin“). By John Nolen, Cambridge, Mass.

THE CITY A MONTHLY MAGAZINE WRITTEN AND PRODUGED AT THE FIRST GARDEN CITY. Because you build for mankind we build for you. Number 11. Volume 1. Published by I. M. Dent et Co.: Letchworth and London.

TOWN PLANNING. Past, Present and Possible. By H. Inigo Triggs, A. R. J. B. A. With 173 Illustrations. Methuen & Co. 36 Essex Street W. C. London.

TOWN PLANNING IN PRACTICE. An Introduction to the Art of disigning Cities and Suburbs. By Raymond Unwin With 300 Illustrations. T. Fischer Unwin, London Adelphi Terrace, Leipzig, Inselstr. 20. 1909.

THE SAN FRANCISCO EARTHYNAKE AND FIRE OF APRIL 18, 1906. And Their Effects on Structures and Structural Materials.

Reports by: Grove Karl Gilbert, Richard Lewis Humphrey, John Stephen Sewell, and Frank Soulé.

With Preface by Joseph Austin Holmes, in Charge of Technologie Branch.

Washington „Government Printing Office. 1907.

KRÁSA NASÊHO DOMOVA. Jahrgang 1909. Heft 7 u. 8.

SUR LES ESPACES LIBRES PAR M. E. HÉNARD. Extrait de la „Revue d'Hygiène" (Mars 1905) Paris, Masson et Cie, Éditeurs. 120. Boulevard Saint-Germain (6e) 1905.

ÉTUDES SUR LES TRANSFORMATIONS DE PARIS. Par Eug. Hénard Architecte Diplômé par le Gouvernement.

Fascicule 6: La Circulation dans les villes modernes. L'Automobilisme et les Voies rayonnantes de Paris.

Fascicule 7: Les Voitures et les Passants. Carrefours libres et Carrefours à giration.

Fascicule 8: Les Places publiques. — La Place de l'Opéra. Les trois Colonnes.

Paris, Imprimerie Motteroz et Martinet 7, rue Saint-Benoît 1909.

DIE WOHNUNGSFRAGE UND DAS PROBLEM ARCHITEKTONISCHEN GESTALTENS. Eine ästhetisch-wirtschaftliche Studie von Dr. Ing. Hermann Hecker, Architekt des Rheinischen Vereins zur Förderung des Arbeiterwohnungswesens Düsseldorf. Aachen 1909. Verlag: M. Jacobi's Nachfolger, Schurp & Schumacher. Preis geb. 4 Mark.

DAS WOHNHAUS UND SEINE HYGIENE. Von H. Chr. Nußbaum, Architekt, Professor für Hygiene an der Technischen Hochschule zu Hannover. Mit 214 Abbildungen im Text. Alfred Kröner Verlag, Leipzig. 1909.

NIEDERSACHSEN. Nr. 1. 15. Jahrgang. 1. Oktober 1909. Halbmonatsschrift. Bezugspreis vierteljährlich 1,50 M. Bremen. Niedersachsen-Verlag Carl Schünemann.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Herstellung der SCHLOSSBERG- UND SCHWABENTOR-ANLAGEN in Freiburg im Breisgau betreffend, waren auf Grund des Ausschreibens vom 30. Juni 1909 bis zum Wettbewerbstermin (6. November 1909) 32 Entwürfe eingelaufen.

Das Preisgericht hat folgende Entscheidung getroffen:

A. Für die Hochbauten beim Schwabentor erhalten:

den ersten Preis im Betrage von 1800 Mk. der Entwurf „Parzival", (Verfasser C. A. Meckel, Architekt in Freiburg),

den zweiten Preis im Betrage von 1200 Mk. der Entwurf „Rasse" (Verfasser Schuster und Holtz, Architekten in Freiburg),

den dritten Preis im Betrage von 1000 Mk. der Entwurf „©", (Verfasser: Dipl.-Ing. Robert Seeger und L. Dinger, Architekten in Freiburg).

Zum Ankauf empfohlen werden

1. der Entwurf „Ergänzung", (Verfasser: M. Reiher, Architekt in Freiburg),
2. der Entwurf „Z'Oberlinde", (Verfasser: Oskar und Franz Geiges, Architekten in Freiburg).

B. Für die Stationsgebäude der Bergbahn erhalten:

den ersten Preis im Betrage von 400 Mk. der Entwurf „St. Geeorg" (Verfasser: Paul Keller, Architekt in Dresden),

je einen zweiten Preis im Betrage von 300 Mk. die Entwürfe „Auf und ab" (Verfasser: Oskar und Franz Geiges, Architekten in Freiburg) und „Parzival" (Verfasser: C. A. Meckel, Architekt in Freiburg).

Wettbewerb der Gemeinnützigen Baugesellschaft Straßburg um Entwürfe für die GARTENSTADT STOCKFELD bei Straßburg i. E. Eingelaufen waren 20 Entwürfe. Je einen Preis von 2000 Mk. erhielten die Entwürfe von Backes und Zache in Straßburg, sowie von Henri Brabant und Robert Dirr in Metz; je einen Preis von 1600 Mk. die Entwürfe von K. Bonatz, Georg Martin und K. Wolf in Straßburg, sowie von G. Schalk, J. Keller und L. Trimper in Mühlhausen i. E. Angekauft zu je 600 Mk. wurden die Entwürfe von Steffen in Rafach, Schimpf in Straßburg, K. Bonatz, Georg Martin und K. Wolf in Straßburg.

Im Wettbewerbe um Entwürfe für die bildnerische AUSSCHMÜCKUNG DES BARBAROSSA-PLATZES in Berlin-Schöneberg, bei welchem der Gegenstand der Darstellung dem einzelnen Bewerber überlassen war, liefen 153 Arbeiten ein. Den ersten Preis erhielt ein Schäferbrunnen des Bildhauers Emil Renker, den zweiten Preis eine Rolandfigur von Ernst Wenk, den dritten Preis der Entwurf von Konst. Stark. Weitere Arbeiten von Freytag, Weber, Bräuer und Marin wurden zum Ankauf empfohlen.

Vom 30. Mai bis 2. Juni 1910 findet in Wien der IX. INTERNATIONALE WOHNUNGSKONGRESS statt. Die wenigen Tage, welche für die Kongreßverhandlungen zur Verfügung stehen, machen es unmöglich, das ganze große Gebiet der Wohnungsfrage, in welchem alle Fragen des Wirtschaftslebens wie in einem Brennpunkte zusammenstreben, zu erörtern und zu behandeln. — Aus der Fülle der Aufgaben wurden daher von dem internationalen ständigen Komitee zu Brüssel, das zur Vorbereitung der Wohnungskongresse eingesetzt ist und Vertreter aller Kulturstaaten umfaßt, 4 Fragen ausgewählt und zwar:

1. Welche Schlüsse ergeben sich aus den bisher gewonnenen Erfahrungen für die Entwicklung der kommunalen Wohnungspolitik und in welcher Weise sind ihre Aufgaben zu lösen?

2. Wie ist der Kredit für die gemeinnützige Bautätigkeit zu organisieren?

3. Kleinhaus (cottage) oder Miethaus (bloc)?

4. Welche Maßregeln empfehlen sich zur Verbilligung der Baukosten für Kleinwohnungen?

Die Erörterung dieser Fragen wird in der sorgfältigsten Weise vorbereitet. In allen Kulturländern wurden bekannte Fachmänner zur Erstattung von schriftlichen Berichten gewonnen. Überdies werden für jeden Staat in großen Zügen die Fortschritte der Wohnungsreform während der letzten 5 Jahre zur Darstellung gebracht. — Alle diese Berichte werden in Druck gelegt und den Mitgliedern des Kongresses noch vor seiner Eröffnung zugesendet. Für jede der auf die Tagesordnung gestellten Aufgaben wird ein

Hauptberichterstatter bestimmt, der die Ergebnisse der schriftlichen Darlegungen zusammenfaßt und die Kongreßverhandlungen einleitet.

Im Anschlusse an den Kongreß ist eine Ausstellung von Plänen und Modellen mustergültiger Kleinwohnungen des In- und Auslandes geplant. Diese Fachausstellung soll eine innige Verbindung zwischen der theoretischen Erörterung der bautechnischen Fragen und ihrer praktischen Lösung herstellen; sie soll den Teilnehmern des Kongresses ein übersichtliches Studien-Material bieten, das seine Ergänzung durch Besichtigungen in gemeinnützige Wohnungsanlagen erhalten wird.

Das österreichische Organisations-Komitee setzt sich zusammen wie folgt:

Der Präsident: Exz. Dr. Franz Klein, wirklicher Geheimer Rat, k. k. Justizminister a. D. Die Vize-Präsidenten: Dr.-Ing. Franz Berger, Sektionschef im k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten. Dr. Julius Leo, k. k. Universitäts-Professor, Präsident der königl. Hauptstadt Krakau. Dr. Joh. Nep. Losták, Obmann-Stellv. d. böhmischen Landesvereines für Wohnungsreform. Dr. Rudolf Maresch, k. k. Hofrat, Obmann der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich. Dr. Heinrich Rauchberg, k. k. Hofrat, Universitäts-Professor, Obmann-Stellvertreter der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich. Der Obmann des Finanz-Komitees: Julius Herz, Gouverneur-Stellvertreter der k. k. priv. allg. österr. Bodenkredit-Anstalt. Der Obmann des Ausstellungs-Komitees: Karl Mayreder, Architekt, Professor an der k. k. techn. Hochschule in Wien. Das Bureau: Der General-Sekretär: Dr. Emil Ritter von Fürth, Gemeinderat der Stadt Wien, Hof- und Gerichts-Advokat. Der Schatzmeister: Otto Kanitz, k. k. Kommerzialrat. Die Sekretäre: Dr. Karl Pribram, Universitäts-Dozent. Dr. Hermann v. Sauter, Konsulent der n.-ö. Handels- und Gewerbekammer.

Im Jahre 1911 soll eine INTERNATIONALE HYGIENE-AUSSTELLUNG in Dresden stattfinden, an der sich zahlreiche Behörden und staatliche Anstalten Deutschlands und des Auslandes, städtische Anstalten, wissenschaftliche Vereine, Gesellschaften und Kongresse beteiligen werden. Für uns ist von besonderem Interesse, der unter Ziffer 1 der Gruppe II aufgeführte Städtebau. Der hierfür gebildete Ausschuß, zu dessen Vorsitzenden der Ober- und Geheime Baurat Dr.-Ing. Stübben in Berlin bestimmt ist, setzt sich aus einer großen Zahl auf diesem Gebiete tätiger und bewährter Männer Deutschlands wie des Auslandes zusammen, so dass wir hoffen dürfen, auch einer Auffassung des Städtebaus zur Anerkennung zu verhelfen, die Wiedererlangung einer freieren Beweglichkeit innerhalb der notwendigen hygienischen Anforderungen anstrebt. Sobald das Programm fertiggestellt sein wird, kommen wir auf diese Angelegenheit zurück.

Nachdem der vorbereitende Ausschuß im November eine Vortragsreihe über die Gartenstadtfrage im Kunstgewerbemuseum zu Berlin veranstaltet hatte, ist man nunmehr zur Begründung einer Berliner Ortsgruppe der DEUTSCHEN GARTENSTADTGESELLSCHAFT geschritten. In der dazu einberufenen Versammlung, die am 30. November unter reger Beteiligung stattfand, wurden in den Vorstand gewählt die Herren Dr. Lothar Meyer, Albert Kohn und Adolf Otto. Die Ortsgruppe ist zu dem besonderem Zwecke der Vorbereitung einer praktischen gemeinnützigen Gartenstadtunternehmung bei Berlin gegründet. Den künstlerischen Beirat bilden Prof. Peter Behrens, Prof. Th. Goecke, Geh. Rat Muthesius. Zur weiteren Unterstützung bei praktischen Arbeiten haben sich dem Beirat angeschlossen die Herren Prof. Ballod, Dr. Günther, Hartenheim, Pastor Kötschke, Reg.-Baumeister Platz und Weber, E. Simanowski und Frl. Katz. Nächste Mitgliederversammlung findet im Januar statt. Auskunft erteilt der Schriftführer A. Otto-Rehfelde.

Der Erfolg und glückliche Verlauf der SOZIALEN STUDIENREISE NACH ENGLAND veranlaßt den Vorstand der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft (Berlin-Rehfelde), die Reise zu wiederholen. Statt einer Reise mit 200 Teilnehmern werden im folgenden Jahre zwei Reisen mit einer Höchstzahl von je 100 veranstaltet werden und im Juli (5.—17.) und August (16.—28.) stattfinden. Die Reisen werden durch englische Gartenstadtsiedlungen sowie durch die Städte York, Manchester, Liverpool, Birmingham und London führen und ein erschöpfendes Bild moderner sozialer Bestrebungen, sowie englischen Städtebaues und Wohnungswesens geben. Anfragen sind zu richten an die Geschäftsstelle, Rehfelde (Ostbahn).

Vorträge zur Geschmacksbildung des deutschen Kaufmanns veranstaltet im Laufe des kommenden Winters der Deutsche Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen, Geschäftsstelle Braunschweig, Breitestr. 9, in Gemeinschaft mit dem DEUTSCHEN WERKBUND, Geschäftsstelle Dresden-A. 16, Blasewitzer Straße 17, I. Eine Reihe von sechs Vorträgen aus dem Gebiet des Wohnungswesens, der Textilindustrie, des Kleinkunstgewerbes und der Schaufensterdekoration wird in den Gebieten der sächsischen und hannoveranischen Handelskammern, in Rheinland-Westfalen und in Berlin abgehalten werden. Redner und Demonstrationsmaterial werden vom Deutschen Werkbund zur Verfügung gestellt. Die Durchführung der Vorträge hat der Deutsche Verband für das Kaufmännische Unterrichtswesen übernommen.

Wichtig ist, daß sich die Handelskammern in den Dienst der Sache gestellt haben. Dadurch ist die Gewähr gegeben, daß diese Vorträge wirklich in jene Kreise dringen, auf die sie berechnet sind. Mit gutem Grund führt eine mit dem Vortragsplan versandte Denkschrift aus, daß die Geschmacksbildung des deutschen Kaufmanns eine unerläßliche Voraussetzung ist für die geschmackliche Veredelung der deutschen Produktion. Der Kaufmann, der sich nach dieser Richtung hin entwickelt, Geschäftsinhaber sowohl wie Angestellter, leistet eine wichtige Kulturarbeit und stärkt seine wirtschaftliche Stellung. Es wird daher vor allem darauf gerechnet, daß das Verkaufspersonal der Ladengeschäfte auf diese Vortragskurse hingewiesen wird.

DEUTSCHES MUSEUM FÜR KUNST IN HANDEL UND GEWERBE. Beim Jubiläumsfeste der 500jährigen Zugehörigkeit der Grafschaft Mark zur Krone Preußens und des Besuchs des Kaisers in Hagen findet die vom Museum Folkwang in Hagen vorbereitete Gründung eines Deutschen Museums für Kunst in Handel und Gewerbe statt. Den Ausbau des Museums übernimmt in Gemeinschaft mit dem Deutschen Werkbund Herr Karl Ernst Osthaus, Besitzer und Leiter des Museums Folkwang. Das Museum soll eine Mustersammlung aller Zweige werden, die zur Kunst irgendwelche Fühlung haben. Es soll ein vollständiges Archiv aller guten Plakate, Kataloge, Schriften, Briefköpfe, Packungen, Geschäftskarten, Zeitungsankündigungen usw. werden. Ferner soll es ein Wegweiser für den Bedarf an künstlerischen Materialien irgendwelcher Art, z. B. künstierisch guter Gewebe, Tapeten, Töpferwaren, Gläsern und Porzellanen, Linoleumbelägen, Metallarbeiten, Möbeln, künstlerischem Kleingerät, sowie Materialien für den Rohbau von Häusern (Fliesen, Marmor und Holzarten usw.)

Der ganze Besitz soll nicht nur in dem zu erbauenden Museum zu Hagen i. W., sondern zugleich jährlich durch mehrere Folgen von Wanderausstellungen deutschen Städten zugänglich gemacht und von Vorträgen, die der Werkbund im Verein mit sonstigen Verbänden, sowie einzelnen Werkbundmitgliedern zu erziehlichen Zwecken zur Verfügung gestellt werden.

Laut Beschluß des Gemeinderates von Straßburg soll ein Gelände von etwa 250000 qm bei Neuhof an eine gemeinnützige Baugenossenschaft zur ERRICHTUNG EINER GARTENSTADT und zwar zum Selbstkostenpreise verkauft werden. Dazu hat die Landesversicherungsanstalt von den 2 Millionen Mark, die zur Erbauung von 400 Wohnungen gebraucht werden, 700000 Mk. zu 3% zur Verfügung gestellt; die Stadt übernimmt die Zinsbürgschaft. Beim Verkauf der Anwesen an dritte wird das Vorkaufrecht der Genossenschaft vorbehalten.

Um die architektonische Ausgestaltung des neuen Bahnhof-Vorplatzes in STUTTGART in die rechte Bahn zu leiten, sucht das Stadtschultheißenamt Vorkehrungen zu treffen, die eine Verunstaltung durch regellose Bebauung verhüten sollen.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

7. Jahrgang 1910 2. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE - CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER ERLWEINSCHE ENTWURF ZUR UMGESTALTUNG DES DRESDENER THEATERPLATZES AN DER ELBSEITE.

Von Dr. ROBERT BRUCK, Dresden.

Bei Gelegenheit des Neubaues der Augustusbrücke war der Vorschlag laut geworden,*) die Brücke in unmittelbare Beziehung zum Theaterplatz zu bringen. Der Altstädter Brückenkopf hätte dann, nur etwa 35 m elbabwärts verschoben, als Platzabschluß gedient, während im übrigen der Theaterplatz frei gegen die Elbe geöffnet werden konnte. Damit wäre der Verkehrsstrom von der Brücke gerade auf den Platz geleitet worden. Dieser Vorschlag hatte vor allem die Erwägung zur Grundlage, daß der Platz zwischen Schloß, Hofkirche und neuem Ständehaus als Vorplatz der Brücke für den Verkehr räumlich zu klein ist und durch die Aufstellung des König-Albert-Denkmals vor dem Ständehause in verkehrstechnischer Hinsicht noch weiter ungünstig beeinflußt wird. Dem Gedanken dieser Verlegung der Brücke standen aber andere berechtigte Bedenken gegenüber, vor allem die Besorgnis, daß damit das alte berühmte Stadtbild an der Elbe gestört werden könnte und der seit so langer Zeit liebgewordene und gewohnte Haupteingang zur Altstadt durch das Georgentor infolge dieser Umleitung des Verkehrs an seiner Bedeutung für das Leben der Stadt vieles eingebüßt haben würde. Ferner aber machte sich das Weiterführen der Uferstraße von der Brühlschen Terrasse bis zu den Packhofanlagen hinter dem Opernhause bezw. bis zum Hotel Bellevue, nötig und damit eine Uferregulierung an der Stelle, wo heute als Platzabschluß nach der Elbe das sogen. „Italienische Dörfchen“, Helbigs Restaurant, steht. Die neue Brücke wird die Richtung der alten abgebrochenen einnehmen und die Frage der Umgestaltung des Theaterplatzes mußte allein für sich behandelt werden, wenn auch naturgemäß, durch die Lage der benachbarten Brücke bestimmt, die Platzfrage in ästhetischer und verkehrstechnischer Hinsicht nicht ohne Zusammenhang mit der Brücke zu lösen war.

Der Theaterplatz in Dresden kann mit Recht als eine der großartigsten Anlagen Deutschlands, ja Europas, gelten. Seine beabsichtigte Umgestaltung war deshalb auch eine Angelegenheit, die weit über die Grenzen Sachsens hinaus regste Beachtung und vielseitige Besprechung fand. Man ist darum nicht leichtsinnig, sondern erst nach langen Beratungen, Preisausschreibungen und Prüfungen der eingelieferten Entwürfe an die bereits nun schon seit einer Reihe von Jahren schwebende Frage herangetreten. Eine Aufgabe, die für den ausführenden Architekten ebenso schwierig ist, wie sie sich, nach der Vorgeschichte des Platzes, als eine außergewöhnlich ehrenvolle darstellt.

*) Vergl. auch S. 81 des Jahrgangs 1904 unserer Zeitschrift. D. S.

Auf die Geschichte der Wettbewerbsentwürfe und Gutachten einzugehen, verbietet mir der knappe Raum in unserer Zeitschrift; ich glaube auch umsomehr darauf verzichten zu können, als die Leser unserer Zeitschrift, als Fachmänner, sich wohl alle über den bisherigen Verlauf der Angelegenheit unterrichtet haben.

Nachdem das im 1. Jahrgang unserer Zeitschrift S. 82 bereits mitgeteilte Ergebnis des ersten Wettbewerbs zu keinem allseits befriedigenden Ergebnisse geführt hat, auch ein zweiter Wettbewerb nach dem Urteil hervorragender Preisrichter nicht einen Plan zeitigte, dessen Ausführung empfohlen werden konnte, und nachdem endlich eine große Anzahl von Dresdner Architekten freiwillig Entwurfsvorschläge eingereicht hatte, kam der vor fünf Jahren nach Dresden berufene Stadtbaurat Erlwein in die Lage, seinerseits einen Entwurf aufzustellen. Dieser Entwurf wurde auf die Anregung des Herrn Oberbürgermeisters Geheimen Rats Dr. Beutler hin von einer Künstlerkommission, aus den ersten Architekten Deutschlands bestehend, begutachtet und fand deren Beifall. Als dann einige Angriffe gegen den Entwurf kamen, gelangte an die Kollegien der Stadt Dresden ein interessant gehaltenes, die geschichtliche Entwicklung kennzeichnendes Gutachten von elf bedeutenden deutschen Künstlern, worin darauf hingewiesen wurde, daß man zur Vermeidung von Mißverständnissen und Verwirrungen ausdrücklich den Erlweinschen Entwurf als richtig anerkennt und dessen Ausführung aus künstlerischen Rücksichten dringend empfiehlt. Diese bedeutsame Kundgebung war unterschrieben von Dr. Gabriel von Seidl, Dr. Friedrich Thiersch, Dr. Theodor Fischer, Dr. Hugo Licht, Martin Dülfer, Julius Graebner, Georg Wrba, Fritz Schumacher, Gustav Frölich, zu denen bei einem nochmaligen Gutachten Dr. Bruno Schmitz und Ludwig Hoffmann, Berlin, hinzukamen.

Als Grundlagen für den Entwurf waren gegeben:

A. Die bestimmte Lage, Breite und Form der neuen Brücke mit ihrer seitlichen Einmündung in den Theaterplatz.

B. Die Tiefkaistraße vom Terrassenufer durch das erste Bogenfeld der Brücke hindurch als ansteigende Rampe vor dem Hotel Bellevue ausmündend.

C. Die Bestimmungen des Vertragsplanes vom 10. Februar 1906, wonach, von der Brückenaxe aus gerechnet, das Ufer in einer Länge von 115 m unbebaut bleiben soll.

Die Bedingungen A und B werden im Entwurfe erfüllt, Bedingung C aber wurde durch Herabminderung des Maßes von 115 m auf etwa 100 m geändert. Der Entwurfsverfasser kennzeichnete seine Absichten bei der Vorlage seiner Arbeit an die städtischen Kollegien (Ratsdrucksache Nr. 62, 1909) u. a. wie folgt: „Die rhythmische Aufteilung des Uferabschlusses ist durch Verteilung von Terrassen, Treppen und Baumassen so versucht, daß die monumentale Wirkung der Umgebung, insbesondere der Kirche, Brücke und des Theaterplatzes gesteigert wird. Das vom Brückenkopf in der Richtung gegen das Hotel Bellevue abfallende Ufergelände ist mit seiner Brüstungsmauer terrassenförmig abgetreppt. Die erste kleine Terrasse soll als Aussichtspunkt neben dem Brückenkopf für jedermann zugängig sein, die große, 20 m breite Freitreppe gewissermaßen eine der Brühlschen Terrasse entsprechende Anlage bildend, den Theaterplatz mit dem Flusse verbinden und zugleich nach dem Flusse hin öffnen. Das aus dieser Treppe herauswachsende Denkmal des Königs Georg würde die Umrißlinie des Ufergeländes stimmungsvoll beleben und zwischen der Treppe und dem das Italienische Dörfchen ersetzenden Bauwerk ein Platz als Garten für das Restaurant entstehen. Dieser Gartenplatz soll sich auch vor der Gastwirtschaft und zwar in seiner ganzen Längenausdehnung auf eine gewisse Breite fortsetzen, um als Terrasse über dem Flusse für den Ersatzbau des Italienischen Dörfchens zu dienen.

Das neue Gebäude soll in seiner Umrißerscheinung eine Erinnerung sein an das reizende, zufällig entstandene Italienische Dörfchen, das für den Theaterplatz einen so hübschen Abschluß gebildet hat. Es ist in seiner Höhen- und Längenentwicklung zierlich und bescheiden, um der monumentalen Umgebung den gewaltigen Maßstab zu erhalten. Mit Absicht ist das Gebäude gegen das Hotel Bellevue zu noch kleiner gemacht, um auch diesem Gebäude seine maßstäbliche Wirkung in der Ufergestaltung zu lassen. Unerläßliche Voraussetzung für den dauernd guten künstlerischen Gesamteindruck des Theaterplatzes ist die Erhaltung des Hotels Bellevue in seiner jetzigen Form und Einfachheit oder im Falle seines Abbruches wenigstens die Wiederherstellung in ähnlicher einfacher Gruppierung. Das Hotel Bellevue bildet, von der Brücke aus gesehen, einen schönen Abschlußpunkt für die Umrahmung des Platzes. Würde es nach der geplanten Hochufer-Normierungslinie künftighin weiter zurücktreten, so würde damit eine durchlaufende Straßenfluchtlinie geschaffen, die das ganze Städtebild zerstört. Aus diesem Grunde stützt sich der Entwurf auf die Voraussetzung, daß die Niederkaistraße am Hotel Bellevue aufhören muß und nicht fortgesetzt werden darf.

In seiner äußeren Erscheinung soll das Gebäude aus Sandstein mit Kupferbedachung hergestellt werden. Die architektonisch formale Einfachheit bedingt eine einheitliche vornehme Behandlung des in den Bogen- und Giebelfeldern gedachten figürlichen Schmuckes. Der Gartenplatz selbst ist mit einer Sandsteinbrüstung mit ornamentierten Feldern umfriedigt, die Gastwirtschaftsterrasse mit Eisengeländer, zum Teil zwischen Sandsteinpfeilern, in bescheidener Ausführung gedacht.

Der völlige Abschluß des Theaterplatzes wird durch einen kleinen Bau an der Stelle, wo jetzt das Basteischlößchen steht, gebildet werden. Dieses kleine Häuschen wird in Zukunft eine besonders hübsche Lage haben und dem Wasser am nächsten liegen.

Der Bauplatz des auf seinem jetzigen Standort wieder zu errichtenden Basteischlößchens liegt mit seinen Hauptfronten am Elbstrom und an der Einmündung der neuen Uferstraße in den Theaterplatz. Er ist 262,5 qm groß, wovon 124,63 qm mit einem Gastwirtschaftsgebäude bebaut werden sollen, während der übrig bleibende Teil als Wirtschaftsgarten Verwendung findet. Das Gebäude ist 13,85 m lang, 7,40 m tief und vom Straßenpflaster bis Oberkante Hauptsims 3,20 m bezw. von der Höhenlage des Gartens bis Oberkante Hauptsims 6,10 m hoch und besteht aus einem Untergeschoß und einem Erdgeschoß mit einer an der Westseite gelegenen Treppe zur Verbindung des tiefer gelegenen Gartens mit der Straße.“

Von dem Erlweinschen Entwurfe veröffentlichen wir heute in Tafeln und Textabbildungen 1. als Doppeltafel 9/10

a) Lageplan 1 : 1000, b) Ansicht von der Elbe, c) Lage vom Theaterplatz; ferner 2. auf Tafel 11 a) eine Ansicht vom zweiten Brückenpfeiler aus gesehen, wobei aber, um die Brücke mit zu zeigen, der Standpunkt des Beschauers um 10 m stromaufwärts gerückt ist, b) Ansicht vom Königl. Finanzministerium in Dresden-Neustadt aus; 3. auf Tafel 12 a) die Ansicht vom Oberdeck eines ankommenden, stromabwärts fahrenden Dampfschiffes aus gesehen, b) Ansicht von einem stromaufwärts ankommenden Schiffe aus; 4. im Texte Abb. 1 Ansicht vom Dresden-Neustädter Niederkai aus gesehen; 2. vom Fernheizwerk, hinter Opernhaus und Hotel Bellevue gelegen; 3. vom Dache der Gemäldegalerie und 4. von der Durchfahrt des Zwingers aus.

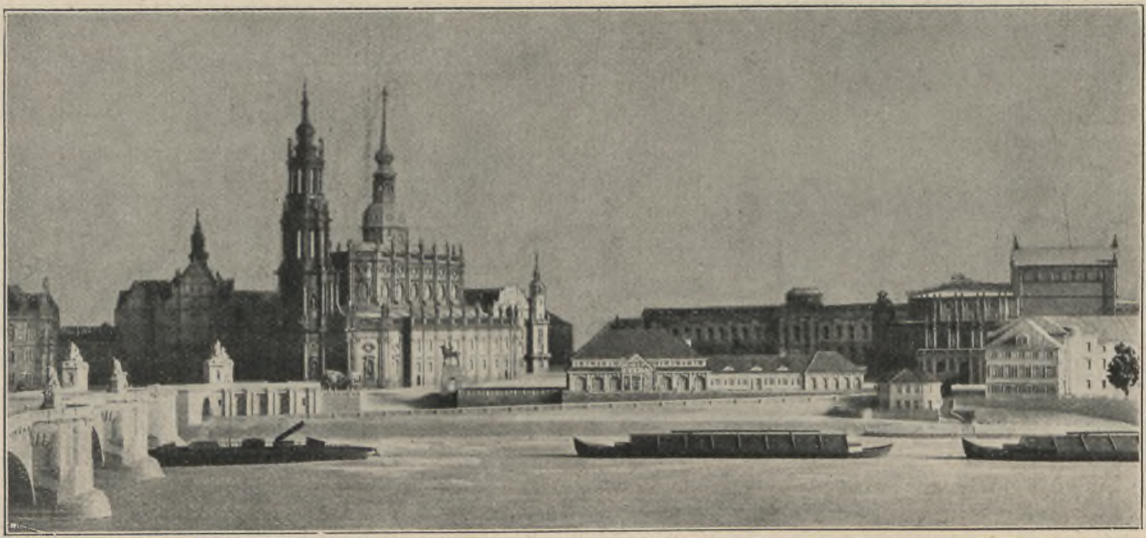


Abb. 1. Ansicht vom Niederkai von Dresden-Neustadt aus gesehen.

Bei den auf der Doppeltafel befindlichen Ansichten „nach der Elbe“ und „nach dem Theaterplatz“ kommen die fein abgewogenen Höhenentwicklungen der Bauten besonders gut zur Geltung, man empfindet eine wohltuende Linienführung, welche durch die schlichte Architektur noch in ihrer Wirkung unterstützt wird. Insbesondere ist die Betonung einzelner Punkte, wie z. B. die Stelle für das König Georg-Denkmal als äußerst geglückt zu bezeichnen. Wenn man sich länger und ganz eingehend mit der Planung befaßt hat, so erscheint die ganze Anordnung in Breite und Höhe, sowie in Führung der Umrißlinie so natürlich und sich von selbst ergebend, daß eine etwaige Änderung oder das Weglassen selbst einer Einzelheit bedauerlich werden müßte. Bei den Ansichten, Tafeln 11 und 12 und Textbild 1, von der Brücke, dem Strome und von Dresden-Neustadt aus, sieht man, wie Erlwein den Ersatzbau für das Italienische Dörfchen im Vergleich zum alten Bau noch niedriger, noch bescheidener in der ganzen Gestaltung gehalten hat. Dadurch werden die berühmten Monumentalbauten: Hofkirche, Schloß, Zwinger, Museumsbau und Opernhaus, die den Platz einfassen, in ihrer herrlichen Wirkung in keiner Weise beeinträchtigt, die bescheidene Anlage Erlweins gibt einen vortrefflichen Maßstab für diese Bauten ab. „In der Beschränkung zeigt sich hier der Meister.“ Diese Abbildungen zeigen auch, wie durch die geringe Höhenentwicklung des Ersatzbaues der Einblick in den Platz von der Brücke her möglichst wenig eingeschränkt ist. Dem, der späterhin von der Brücke her auf den Theaterplatz zukommen wird, werden sich beim allmählichen Weiterschreiten immer neue reizvolle und anders gestaltete Blicke darbieten. Die Verschiebung des Augenpunktes, die Veränderung des Sehwinkels wird bald dieses, bald jenes der herrlichen Bauwerke als Mitte, die von den benachbarten Prachtbauten umrahmt wird, erscheinen lassen, umsomehr sich der Einblick in den Platz allmählich öffnet. Bei den Abbildungen a der Tafel 11, b der Tafel 12 und 1 im Texte erkennt man auch deutlich, wie fein das Hotel Bellevue die Erlweinsche Anlage abschließt. Prachtvoll wirkt die zur Uferstraße herunterführende Freitreppe, die in ihrer vollen Breite den Blick in den Platz und hinüber an das andere Ufer öffnet. Freilich ist die Uferstraße überhaupt keine angenehme Zugabe, das Erlweinsche Gebäude würde zweifellos schöner auf dem Kai unmittelbar am Wasser stehen. Doch die Anlage der Straße ist unvermeidlich gewesen, sie ist die Folge alter Sünden. Man hat in Dresden versäumt, die glückliche Lage an dem herrlichen Flusse für die Bevölkerung der Stadt und den Fremdenverkehr dahin auszunutzen, daß man, wie in vielen anderen Städten, die Kais als die natürlichen Promenaden gestaltete, als Anlagen mit feinen Kaffeehäusern und Erfrischungshallen, wo sich Einheimische und Fremde lustwandelnd ergehen können, Plätze, die dazu geschaffen zu sein scheinen, an warmen Sommerabenden die Kühle, die der Strom ausatmet, genießen zu lassen. Anstatt dessen sind die Dresdner Ufer Ablagerungsplätze für Kohlen, Holz und Steine, und der wenig anmutige, jedenfalls nicht erheiternde Lastverkehr zieht von früh bis abends am Ufer entlang. Die Dresdner haben nicht einen einzigen Platz, an dem sie sich unmittelbar an der Elbe sitzend, aufhalten können. Aber das war nun nicht mehr zu ändern, und die schiefe Linie der Straße als Zufahrt



Abb. 2. Ansicht vom Fernheizwerk aus (hinter Opernhaus und Hotel Bellevue gelegen).

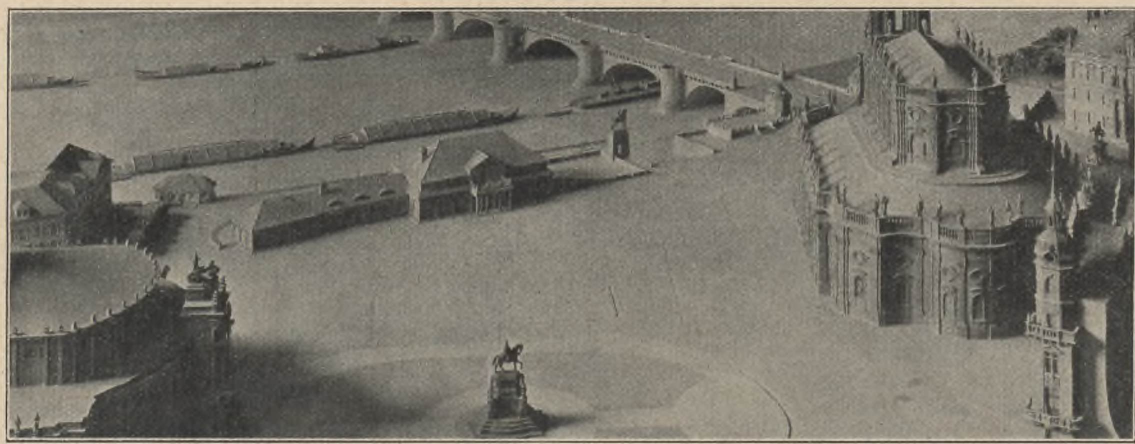


Abb. 3. Ansicht vom Dache der Gemäldegalerie aus gesehen.

zum Hotel Bellevue, wie sie Erlwein gebildet hat, ist unter den gegebenen Verhältnissen als eine Lösung zu betrachten, bei der aus der Not eine Tugend gemacht wurde. Interessant durch die sich darbietenden Höhenverschiedenheiten ist der Blick vom Fernheizwerk aus auf den Theaterplatz, bei dem durch Überschneidungen die Brühlsche Terrasse mit dem Ständehaus fast wie zu dem Theaterplatz gehörig erscheint und Hotel Bellevue links und ein Stück vom Opernhaus rechts wie die Kulissen bei einem Gemälde Claude Lorrains wirken. Diese Ansicht Abb. 2, ebenso wie die Abb. 3 vom Dache der Gemäldegalerie aus, sind als Schaubilder zum Abwägen der einzelnen Massen der Bauten untereinander und zur Beurteilung der so harmonischen Ausführung der Erlweinschen Anlage wohl für den Fachmann wertvoll, kommen aber für das Urteil der breiten Öffentlichkeit nicht in betracht, da Fernheizwerk und Galeriedach wohl schwerlich aufgesucht werden, um sich einen Überblick über den Theaterplatz und seine Umgebung zu verschaffen. Dagegen gäbe ein Schaubild mit dem Blicke von der berühmten Ecke der Brühlschen Terrasse in den Theaterplatz hinein, das bei unseren Blättern fehlt, eine sehr bezeichnende Anschauung über die Verhältnismäßigkeit der einzelnen Bauten zu einander. Der Standpunkt, vom dem aus die Abb. 4 uns einen Blick darbietet, die Durchfahrt des Zwingers, ist insbesondere für die Beurteilung der Platzgestaltung von allergrößter Wichtigkeit; denn sie gibt die beste Vorstellung von der bedeutenden Größe des Platzes und bringt auch von hier aus die schöne wohlabgewogene Anlage der Erlweinschen Bauten zur Geltung. Sie zeigt aber auch, wie weit man zum Ufer vorschreiten muß, bis man den Fluß zu sehen bekommt und wie leer wirkend eine völlige Öffnung des Platzes an der Elbe gewesen wäre.

Auf einen bedeutenden Vorzug der Erlweinschen Planung sei von mir noch hingewiesen, der sich aus der Betrachtung der Vorgeschichte des Platzes ergibt und den unser Plan auf der Doppeltafel verdeutlicht. Man kann in der Geschichte des Theaterplatzes drei Phasen unterscheiden. Der erste Gestaltungsversuch unter Friedrich August I., Zwingerbau, Einbeziehung des Platzes als Lusthof in Verbindung zum Zwinger und Schloß und hoher Prachtbau an der Elbe, als symmetrisch zum Zwingerquerflügel gedachter Platzabschluß. Die Axe der Anlage war dabei von der Mitte des Zwingerpavillons im Querflügel durch die heutige Durchfahrt des Museum senkrecht zur Elbe gedacht. Die zweite Phase unter August II. plante den Platz als ein dem Schlosse vorgelagerter Lustgarten, der an der Elbe weitergeführt, im Schlößchen zu Übigau seinen Point de vue fand. Hierbei war die Axe vom Schlosse nach dem Hotel Bellevue zu gerichtet, also im spitzen Winkel zur Richtung der Elbe. Als dritte Phase ist die Planung unter Gottfried Semper zu bezeichnen, die darin bestand, einerseits Säulenhallen vom Zwinger bis zum Opernhause und von da zur Elbe anzuordnen, andererseits die Hofkirche in diesen großartigen Forumplan einzubeziehen. Semper hatte die Axe der Platzanlage, wie es bei dem Entwurf unter Friedrich August I. der Fall war, senkrecht zur Elbe gelegt, nur daß der Abschluß am Elbufer von ihm als ein ganz anderer aufgefaßt wurde. Fast alle neuzeitlichen Entwürfe, die für die Umgestaltung des Theaterplatzes eingereicht worden waren, haben sich von dem Einfluß dieser alten Planungen nicht ganz frei machen können. Gleichviel, ob der eine den Platz in seiner Ausdehnung einschränken, bepflanzen oder bebauen will, ob bei einigen

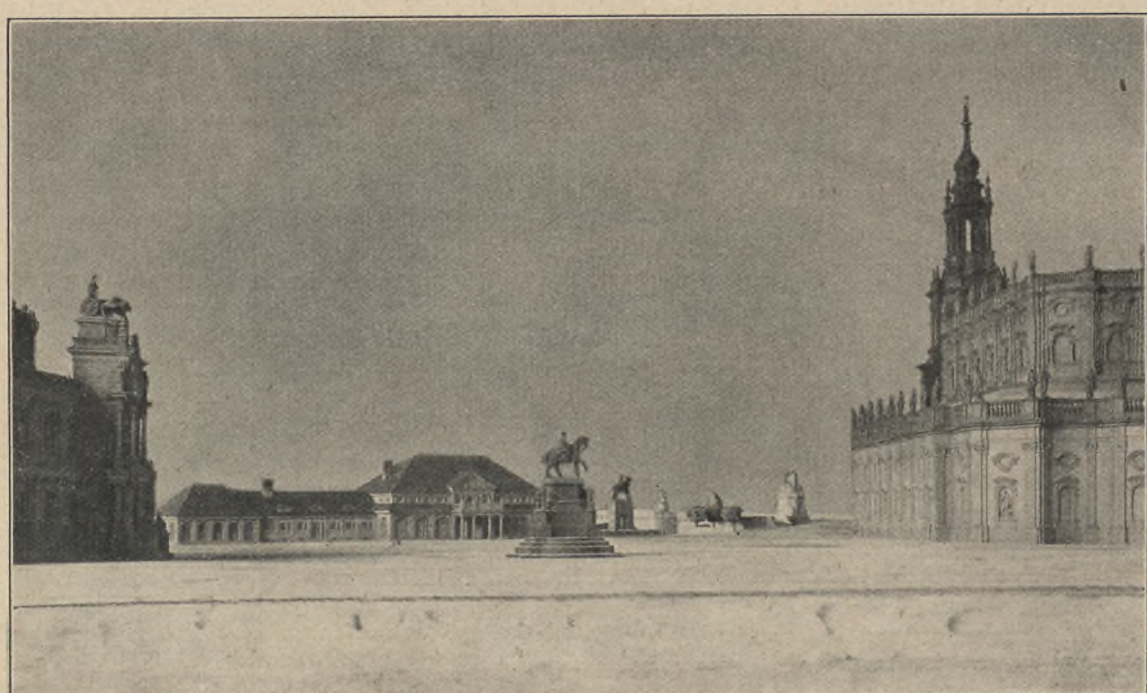


Abb. 4. Ansicht von der Durchfahrt des Zwingers aus gesehen.

anderen die Elbseite geöffnet oder geschlossen werden soll, die meisten, ja fast alle Entwürfe legen die Axe senkrecht zur Elbe und übersehen, daß der Platz heute kein Lustgarten mehr ist, auch kein Vorraum im Freien für das Opernhaus, sondern ein richtiger und echter Verkehrsplatz mit einem durchaus nicht geringen Trambahn- und Wagenverkehr. An eine Verwirklichung der Semperschen Ideen ist nicht mehr zu denken, seitdem der Museumsbau den Zwinger auf seiner vierten Seite abschließt und das neue Sempersche Opernhaus anstelle des alten abgebrannten weiter zurückgerückt worden war; auch eine breite monumentale Terrassen- und Treppenanlage, wie sie Semper als Abschluß an der Elbe plante, ist bei den heutigen Verkehrsbedingungen unausführbar. Die Erlweinsche Planung geht hier allein von der richtigen Erkenntnis aus, daß der Platz heute in erster Linie dem Verkehr dient, dieser sich aber nicht so entfaltet, daß eine vom Museum zur Elbe senkrecht gerichtete Axe die Platzgestaltung bedingt. Seine Platzanlage ist aus der Beobachtung der tatsächlichen Verkehrsabwicklung heraus entstanden, die den Verkehr von der Brücke auf den Platz und umgekehrt leitet. Aus der praktischen Anschauung, aus den Bedürfnissen der wirklich sich gestaltenden Verkehrsbedingungen heraus hat Erlwein dann seine diesen Zwecken entsprechende künstlerische Gestaltung des Platzes gesucht und gefunden. Die Axe des Platzes ist dementsprechend vom Brückenkopfe nach der Platzecke zwischen dem Museum und dem Opernhause gerichtet. Das dürfte noch mehr zum Ausdruck kommen, wenn nach Fertigstellung des Ersatzbaues für das Italienische Dörfchen der Trambahnverkehr dort anders gestaltet werden wird.

Ein Chiaveri, Pöppelmann, Cuvillié und Gottfried Semper haben dem Flügelschlage ihrer Zeit gelauscht, aus ihrer Zeit und deren Bedürfnissen und Bedingungen heraus geplant und gebaut. Freuen wir uns, daß die Erlweinsche Planung in ihrer schlichten Bescheidenheit zugleich die glücklichste Lösung gefunden hat, indem Erlwein, den Alten ebenbürtig, es verstand, den Anforderungen und den Bedingungen der Neuzeit durch eine zweckmäßige und dabei ästhetisch so hervorragende Gestaltung völlig gerecht zu werden.

DIE VORSTÄDTE VON PARIS UND DER NEUE PARKGÜRTEL.

Von EUGÈNE HÉNARD, Architekt, Paris.

(Fortsetzung und Schluß aus Heft 1.)

All das Vorhergehende läßt sich nur auf neu zu schaffende Parks anwenden. Es versteht sich von selbst, daß es unter keinem Vorwand nötig ist, die bestehenden Parks, die von alten königlichen oder fürstlichen Domänen herrühren, zu beschränken oder umzugestalten, und die einen Teil des künstlerischen Erbgutes einer großen Stadt bilden. Was die kleineren Plätze (squares) anbetrifft, muß man sie vermehren, auch wenn ihre gesundheitliche Rolle eine mittelmäßige ist, denn sie tragen viel zur Fröhlichkeit und Schönheit einer Stadt bei.

Um wirksam zu sein, sollen die Parks nicht mehr als zwei Kilometer voneinander Abstand haben, derart, daß der weniger begünstigte Einwohner nicht mehr als einen Kilometer zu Fuß zu laufen hat, um eine dieser Promenaden zu erreichen. Die ganz jungen Kinder und die, die sie überwachen, dürfen nicht in die Notwendigkeit kommen, alle Tage und oft zweimal am Tage ein Verkehrsmittel zu benutzen (Straßenbahn oder Untergrundbahn), deren wiederholter Preis, so klein er auch sei, bald eine große Ausgabe für die vom Glück nur bescheiden Bedachten werden würde. Außerdem sind diese Beförderungsmittel nicht gegen Ansteckungen geschützt und wiegen vom gesundheitlichen Standpunkt nicht den Wert eines wenig ermüdenden Wegs zu Fuß auf. Dies ist die Antwort, die man den Anhängern des gegenwärtigen Zustandes geben muß, die behaupten, daß es bei den heutigen Verkehrsmitteln unnötig ist, Entfernungen zu durchlaufen, um eine Promenade in frischer Luft zu erreichen.

Die Parkways oder Avenues-Promenaden verschönern eine Stadt sehr; aber ihre Anlage in Paris würde zu dem — verhältnismäßig unbedeutenden — Ergebnisse zu beschwerliche Enteignungen fordern. Der schönste Parkway, den wir besitzen, wird gebildet durch die Linie der Kais und die Ufer der Seine, wo die Bäume sich harmonisch mit den wichtigsten Denkmälern der Stadt verbinden. Wir können damit zufrieden sein.

Seit einigen Jahren ist die öffentliche Meinung über das fortgesetzte Verschwinden der alten Gärten in Aufregung geraten. Ein Ideenstrom, der alle Tage mächtiger wird, zeigt sich zu Gunsten der Anlegung neuer freier Räume; und die nahe Abtragung der Befestigungen wird es wahrscheinlich möglich machen, zu einem zweckmäßigen Ergebnis zu kommen. Wir wollen zuerst prüfen, welches der zu erreichende ideale Zweck ist und dann in welcher Reihe von Abständen es möglich sein wird, sich ihm zu nähern. Betrachten wir das Paris innerhalb der Wälle nicht weiter, sondern das ganze Paris und seine Vorstädte, wie wir es unter a, Doppeltafel 1/2 festgesetzt haben.

Textbild 3 zeigt das gegenwärtige Verhältnis, welches zwischen der Bodenfläche der Parks und Gärten und der Gesamtbodenfläche der Pariser Stadtanlage besteht. Man sieht, daß dieses Verhältnis ein wenig niedriger ist als $^1/_{10}$ der Gesamtbodenfläche. Um $^1/_8$ dieser Bodenfläche zu erreichen, fehlt es Paris an ungefähr 500 Hektar mit Bäumen bewachsener Räume. Man wird in Abb. b der Doppeltafel 1/2 den schematischen Entwurf des Erweiterungsplanes von Paris finden mit den alten Parks und den neuen Parks, die anzulegen sind, um diesen Fehlbetrag zu decken: die ersteren sind durch einfache, die zweiten durch gekreuzte Schraffierungen bezeichnet. Der neuen Parks sollen 34 werden. Neben ihrer Ordnungsnummer bezeichnet der Plan ihre Bodenfläche in Hektar, die von 8 Hektar für den kleinsten bis zu 29 Hektar für den größten wechselt; ihre Bodenfläche beträgt im ganzen 463 Hektar. Alle Straßen,

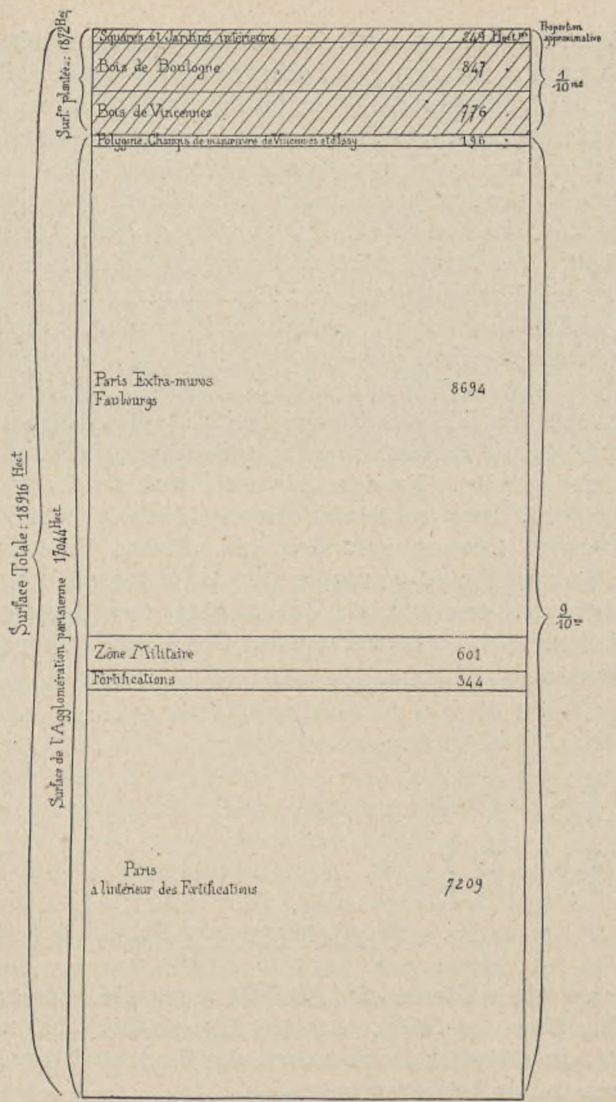


Abb. 3. Park- und Gartenflächen
im Verhältnis zur Gesamtfläche der Stadtanlage.

die in diesem Plan [erscheinen, bestehen wirklich, ausgenommen einige Verbindungsstraßen. Der Entwurf soll nur von dem alleinigen Gesichtspunkt der Lage der Parks mitbezug auf die gegenwärtigen Straßen geprüft werden. Später soll noch ein anderer Plan folgen, der den Entwurf der großen neuen Verkehrsstraßen enthalten wird.

Die Anlegung von Park 1 und 2 würde am dringlichsten sein. Diese entsprechen den bevölkertsten Bezirken von Paris (III und XI), siehe Tafel 1/2. Die von 9 bis 17 numerierten Parks entsprechen den zur Verfügung stehenden Bodenflächen der Befestigungen und dem militärischen Gürtel. Park 24 besteht schon in Form eines Privatgartens, den zurückzukaufen genügen würde. Die außerhalb des Gürtels angegebenen Plätze sind nicht mehr Parks, die in kurzer Zeit anzulegen und zu bepflanzen wären, sondern Flächen, die von der Gemeinde zu erwerben sind in Voraussehung einer neuen Ausdehnung in einer entfernteren Zukunft. Endlich, zwei große Plätze im Norden und im Süden von Paris, mitten auf dem Felde gelegen, würden sofort zur Luftschiffahrt einzurichten und weitere Bodenflächen im Innern von Paris in den Parks 5 und 11 und in dem alten Champ de Mars zu Landungsplätzen vorzusehen sein.

Die vollständige Ausführung dieses Planes würde viel Zeit und Geld erfordern. Aber es ist möglich, einen Teil davon in kurzer Zeit herzustellen und auf Borg. Die nahe Abtragung der Befestigungen ist eine sehr günstige Gelegenheit, die man sich nicht entgehen lassen soll; auch stehen mehrere Pläne zur Erwägung für die Nutzbarmachung dieser Gelände. Die beiden hauptsächlichsten sind der vom Musée Social überreichte Vorschlag, der eine freie Verbindung von Volkswirten und verschiedenen angesehenen Persönlichkeiten entspringt, und der Vorschlag von Mr. Dausset, Stadtrat (siehe Doppeltafel 3/4).

Der Plan des Musée Social besteht darin, neun große Parks von 10 bis 20 Hektar zu schaffen, halb auf der Stelle der niedergelegten Befestigungen, halb auf der militärischen Zone, und 13 Sportgelände mit einem Inhalt von 1 bis 4 Hektar ausschließlich auf der Stelle der Befestigungen anzulegen. Diese würden geschleift werden, und die Flächen, die sie einnehmen, würden nach Abzug der Bodenflächen für Parks und öffentliche Straßen wieder verkauft werden. Die neun Parks und die 13 Sportgelände nehmen $^1/_4$ der Bodenfläche der Befestigungen und $^1/_7$ der Bodenfläche der militärischen Zone ein. Ihre Gesamtfläche ist 168 Hektar. Die Gesamtheit der bewachsenen Räume von Paris innerhalb der Wälle findet sich so um 60 % vermehrt.

Die Stadt Paris würde auf ihre Rechnung nehmen die Niederlegung und Einebenung des Festungsgürtels, die Wegebaukosten für die Eröffnung der neuen Straßen, den Ankauf der Teile des militärischen Gürtels, die zur Anlegung der Parks nötig sind, die Anpflanzungskosten und Kosten der Anlegung der Parks und Sportgelände, und endlich die Kosten für Anlegung eines doppelten Zollgitters, um die vorhandene Mauer der Festungswerke zu ersetzen. Sie wird an die Erbauer von Gebäuden die übrigen verfügbaren Flächen wieder verkaufen und dem Staat den Gewinn als Kaufpreis der Befestigungen überweisen.

Die Finanzgebahrung würde sich wie folgt darstellen:

Ausgaben:	
Einebnung und Aufschüttung der Befestigungen .	10 522 000 Fr.
Anlegung der Parks und Sportgelände	32 792 000 „
Wegebaukosten	25 518 000 „
Zollgitter	6 774 000 „
Im ganzen . .	75 606 000 Fr.
Einnahmen:	
Verkauf der zur Verfügung stehenden Flächen . .	145 786 000 Fr.
Reingewinn . .	70 180 000 Fr.

Dieser Gewinn stellt beinahe den wirklichen Wert des von den Befestigungen eingenommenen Geländes dar.

Der Plan des Musée Social hat als Grundstützen die allgemeinen Betrachtungen, die wir weiter oben entwickelt haben; er stattet Paris mit freien Räumen aus, die genügend weit sind, daß man sie mit hohen dichten Schutzgehölzen umgeben und darin schöne Rasenflächen abstechen kann. Diese Parks sind mit großen Wegen versehen, die sie mit der Mitte der Stadt in Verbindung setzen. Aber sie werden von keinem Fuhrwerk durchkreuzt. Ihre durchschnittliche Entfernung ist 2 km. Die Anlegung der öffentlichen Wege und der von der Stadt Paris bewirkte Verkauf der Flächen erlaubt dieser, in die Verträge neue Verpflichtungen über Höhe und Fluchtlinie einzuführen, und den Versuch neuer mehr gesundheitlicher Einrichtungen für die Häuserblöcke zu machen. Endlich, die Einnahmen und Ausgaben bringen sich ins Gleichgewicht zum großen Vorteil der steuerpflichtigen Personen.

Der Plan Dausset besteht darin, dem Staat das Gelände der Befestigungen abzukaufen und die Gesamtheit der militärischen Zone zu enteignen. Der befestigte Gürtel würde niedergelegt und die Flächen, die er einnahm, würden vollständig aufgeteilt und verkauft werden. Dagegen würde die ganze militärische Zone vollständig im Zustand eines mit Bäumen bewachsenen Raumes bleiben und um Paris einen kreisförmigen grünen Ring bilden.

Dieser Plan fordert zu zahlreichen Einwendungen heraus. Das grüne Band, welches damit das alte Paris umzieht, würde nur 200 Meter Breite haben, denn man muß von den 250 Meter der Zone zwei Straßen von 25 Meter abziehen, die die Einfassung bilden würden. Dieses Band würde in mehrere Stücke geschnitten werden von den Eisenbahnlinien, von dem Canal de Saint Denis und von der Seine. Um darin eine fortlaufende Promenade zu machen, einen Parkway, wie man ihn vorgeschlagen hat, würde es nötig sein, diese verschiedenen Stücke durch sehr kostspielige Viadukte oder Brücken wieder zu verbinden. Eine Überführung über die Schienen der Nord-Eisenbahn würde nicht weniger als 500 Meter Länge betragen. Dieser grüne Gürtel wäre von der Polizei sehr schwer zu überwachen; er würde unvermeidlich die nächtliche Zuflucht der Verbrecher sein, was den Verkehr zwischen dem alten Paris und seiner neuen Umgebung stören und hemmen müßte. Dies würde ein gewisses Hindernis in der völligen Verschmelzung der Vorstädte mit dem Mittelpunkt bilden. Der Plan Dausset würde also sehr beschwerlich für die Stadt sein. Gemäß den Angaben seines Verfassers selbst würde das Unternehmen mit einem Fehlbetrag von 31 Millionen rechnen. Andere Anschläge bringen diesen Fehlbetrag auf 50 Millionen. Dem sei nun, wie ihm sei, wenn man die erste Zahl annimmt, kann man behaupten, daß, wenn die Stadt Paris 31 Millionen zur Verfügung hat, neue Parks anzulegen, es unendlich besser sein würde, sie in den übervölkerten Vierteln des III. und des XI. Bezirkes zu errichten, als sie weiter draußen zugunsten einer viel weniger dichten Bevölkerung zu verschwenden.

Diese beiden Vorschläge haben neue Vorschläge entstehen lassen, die jene mehr oder weniger tief einschränken. Die fanatischen Anhänger der freien Räume meinen, daß die neun Parks des Vorschlags des Musée Social nicht genügen, weder der Zahl, noch der Bodenfläche nach. Sie verlangen, daß man anstatt $^1/_4$ der Bodenfläche der Befestigungen die Hälfte nehme. Andere schlagen vor, die neun Parks durch eine Ringstraße von 70 Meter Breite zu verbinden, ohne zu bemerken, daß diese Straße in Verdoppelung der vorhandenen Festungsgürtelstraße für die Stelle, die sie an der Peripherie einnimmt, zu groß sein würde.

Diese Vorschläge halten mit dem Plane des Musée Social keinen Vergleich aus. Indem sie die Bodenfläche der zu verkaufenden Flächen, d. h. die Quelle der Einnahmen, um mehr als die Hälfte vermindern, lassen sie die ganze Finanzberechnung zusammenfallen. Indessen eine Vermehrung von 60% der freien Räume in Paris, eine Vermehrung, die keine Belastung der Einwohner nach sich ziehen würde, würde nicht zu verachten sein. Man hat auch vorgeschlagen, eine ganze Reihe Denkmäler, die durch Gärten verbunden sind, auf dem Gelände der militärischen Zone und der Befestigungen zu errichten. Man träumt, eine Promenade daraus zu machen wie der Ring in Wien. Man vergißt, daß der Ring in Wien nur 4 Kilometer Ausdehnung hat, während der neue Ring von Paris 33 Kilometer haben würde, was vollkommen übertrieben sein würde. Man könnte höchstens auf dieser entfernten Zone gemeinnützige Anstalten errichten, wie Krankenhäuser usw.

Der Plan, der von Mr. Forestier, Konservator der Promenaden von Paris, vorgeschlagen wird, ist noch nicht weit genug; aber der Grundgedanke, den er in „l'Art public" in Brüssel ausgeführt hat, ist einer der interessantesten. Er bezweckt, die Vorschläge des Musée Social und des Mr. Dausset zusammen zu verschmelzen. Mr. Forestier schlägt wie Mr. Dausset vor, die Gelände der Befestigungen vom Staat zu erwerben und ebenfalls die ganze militärische Zone zu enteignen. Jedoch, anstatt die so erworbene Bodenfläche in zwei lange konzentrische Bänder, das eine als grünes, das andere von Stein, einzuteilen, behält er die neun großen Parks des Musée Social bei; dann schlägt er vor, die dazwischen liegenden Stücke wie die Vergnügungsviertel mit Villen zu bebauen, die von Gärten umgeben sind. Alle Besitztümer würden mit strengen Verpflichtungen belegt werden, die die Höhe der Häuser beschränken und ihre Stelle bestimmen, um so die höchste Gesundheitspflege zu erreichen, indem auch angenehme Anblicke geschaffen werden.

Alles dies ist sehr verführerisch und stimmt gut mit der Eleganz der Westviertel von Paris überein, oder im Osten mit der wohlhabenden Bürgerschaft der kleinen Häuser von St. Mandé. Die Käufer selbst der mit Verpflichtungen belegten Flächen würden sich gewiß für die Teile melden, die in der Nachbarschaft des Bois de Boulogne oder des Bois de Vincennes gelegen sind. Man kann sich jedoch fragen, ob diese Villenviertel denselben Erfolg auf der Nordseite, nach dem Hafen und den Schlachthäusern de la Villette zu haben würden, oder im südlichen Teil von Paris nach den armen Vierteln zu.

Nach unserer Ansicht soll sich die Benutzung der zwischenliegenden Bodenflächen nach dem Charakter des sich am meisten nähernden Stadtteils und der sich ihm anschließenden Vorstadt bilden. Die Verschmelzung soll sich vollkommen gestalten, um die normale Ausdehnung des Handels nach den Vorstädten zu nicht zu hemmen. Jede nicht gerechtfertigte Ableitung zwischen dem alten Mittelpunkt und dem erweiterten Paris soll vermieden werden. Indessen verdient der Plan von Forestier mit Sorgfalt studiert zu werden. Wenn der Anschlag festgesetzt sein wird, was noch nicht geschehen ist, ist zu fürchten, daß er nur den einzigen Fehler haben wird, ein wenig teuerer zu sein, wie der Plan von Dausset.

Alle diese Pläne sind vorläufig also nur Grundlagen zur Erörterung der besten Lösung.

Aber augenblicklich ist es von höchster Wichtigkeit, wie auch der für die zwischenliegenden Räume anzunehmende Entschluß sein möge, durch ein Gesetz im allgemeinen Interesse die zur Anlegung von neuen Parks notwendigen Bodenflächen zurückzubehalten, die Stellen und Bodenflächen der Parks festzusetzen, sie zu bepflanzen und sie dem Publikum in möglichst kürzester Zeit zu übergeben. Diese Frage hat den Vorzug vor allen anderen; denn wenn die Bevölkerung einmal sie besucht und ihre Schönheit und Nützlichkeit verstanden haben wird, wird es unmöglich sein, sie zu veräußern, und die erworbene Wohltat wird in Zukunft unzerstörbar sein.

ERSTES EINGREIFEN DER LANDESREGIERUNG BEI AUFSTELLUNG VON STADTPLÄNEN IM HERZOGTUM SCHWABEN.

Von C. KLAIBER, Regierungsbaumeister, Holzminden.

In der weit ins Mittelalter hineinreichenden Universitätsstadt Tübingen brach im Jahre 1789 ein großer Brand aus, der einen großen Teil der malerischen Stadt in Asche legte. Der damalige überaus tatkräftige und hochbegabte Herzog Karl griff in richtiger Erfassung seiner Herrscherpflicht bei großen Bränden persönlich ein, wohl auch in Erinnerung an sein großes Vorbild, Friedrich den Großen. Neben der Organisation der Löscharbeit suchte er vorbeugender Weise durch Veränderung des Stadtplanes die Feuersgefahr auf das geringst mögliche Maß zu beschränken. Er ließ in der durch Schiller berühmt gewordenen Karlsschule Ingenieure ausbilden nach französischem Muster, die nun als herzogliche Beamte, meist in dem Rahmen von Baudeputationen, ihre Tätigkeit auf das ganze Land erstreckten. So auch in Tübingen im Jahre 1789. Oberlandesbauinspektor Groß entwarf den Stadtplan für den Wiederaufbau der abgebrannten Stadt, der vom Herzog auf dem Brandplatz persönlich eingesehen und genehmigt wurde. Es ist nun sehr lehrreich, zu beobachten, wie schon damals das in der Schule gelernte Schema der rücksichtslosen geradlinigen Bauweise und Straßenführung angewandt wurde. Die Reize der natürlich gewordenen mittelalterlichen Bauweise, wie ihre oft so überaus geschickte Anschmiegung der Straßen an die Örtlichkeit wurden unbeachtet gelassen, womit die heute gerügten Fehler in der Straßenführung der Städte eindrangen.

Die Plananlage war nach Abb. a auf Tafel 13 folgende: Hauptverkehrsstraße war die von der Schweiz gegen Norden ziehende uralte Schweizer Straße, die Tübingen in mehr berührender Weise vom Neckartor durch die Neckargasse, den Pfleghof zum Lustnauer Tor durchzog. Die zweite Hauptverkehrslinie kam vom Westen, von Herrenberg, Straßburg, durch die Hafnergasse zum Lustnauer Tor. Alle übrigen Straßen waren Wohnstraßen. Das Zusammentreffen der Hauptverkehrslinien war bei der mittelalterlichen Anlage ausnahmsweise nicht glücklich gelöst, insofern als die Verkehrslinien fast senkrecht aufeinander stießen. Der von Groß ausgeführte Plan (siehe Abb. b) behielt gerade diesen Fehler bei, so daß bis zum heutigen Tage die Einmündung der Hafnergasse in die Pfleghofgasse ein Verkehrshindernis war, das erst durch Anlage einer unmittelbaren Verbindungsstraße zwischen Neckartor und Lustnauer Tor außerhalb der Stadtmauer im alten Stadtgraben beseitigt wurde. Die Vernichtung des alten Stadtgrabens war dabei nicht zu umgehen, obwohl sie nach gegenwärtiger Anschauung wohl in pietätvollerer Weise hätte geschehen können. Ganz vorzüglich hat es dagegen die mittelalterliche Bauweise verstanden, den Fuhrwerksverkehr von der Pfleghofgasse in einer Kurvenlinie durch das Lustnauer Tor hindurchzuführen. Die scharf auf das Tor zugeführte, geradegelegte Straßenlinie ließ dagegen zusammen mit den neu eingefügten Straßen ein zweites Verkehrshindernis am Lustnauer Tor entstehen, das die Niederreißung dieses Tores zum Leidwesen des ganzen Landes zur Folge hatte. Wenn etwas die Unrichtigkeit des starren, geradlinigen Schemas beweisen kann, so ist es diese historisch beweisbare Folgerung. Nicht der Verkehr war die Ursache; diese lag vielmehr weiter zurück in der verfehlten Gesamtanlage. Abb. c gibt einen Versuch, wie unter Schonung der älteren Bebauuung eine Verbesserung möglich gewesen wäre. Textbild 1 gibt einen Blick auf den Chor der Pfarrkirche in der alten Neckargasse, Textbild 2 einen solchen von der anderen, zur Neckargasse führenden Durchbruchstraße.

Abb. 1.



Besonders sei noch hingewiesen auf die Fluchtlinien- und Baublockeinteilungen im alten Plane, auf das Römergäßchen, Cottaer Hof und andere Höfe, welche alle der vermeintlichen Verbesserung zum Opfer fielen. Beide waren von hohem malerischen Reize bei geschickter Abschneidung der Ecken für den Fußverkehr (siehe Abb. a und b der Tafel 14). Daß derartige Höfe feuergefährlich sein sollten, ist nicht einzusehen. Die Feuerbrände im Mittelalter lagen wohl zum Teil an der Unzugänglichkeit, aber weit mehr in der Unvollkommenheit

Abb. 2.



der Wasserversorgung und der Löschgeräte, verbunden mit dem Holzbau und dem Strohdach. Selbst weiträumig gebaute Ortschaften brannten in neuester Zeit aus diesen Gründen vollständig ab. Nichts war bequemer als diese geradlinigen Straßen und Baublöcke, es bedurfte fast nie neuer Gedankenarbeit. Ernstliches Wollen und Können werden aber immer einen Weg zeigen, wie solche stillen und ruhigen baumbewachsenen Höfe gewonnen werden können, gerade in Anpassung an die modernen Verhältnisse und Bedürfnisse.

DER VOLKSPARK VON GROSS-BERLIN.

Von Dr. HEINRICH PUDOR.

Man hat berechnet, daß Berlin in 30 Jahren sechs Millionen Einwohner haben wird. Man hat auf der anderen Seite gesagt, daß das 20. Jahrhundert das Jahrhundert der Hygiene sein wird. Wenn man diese beiden Tatsachen, die ungeheure Ansammlung von Menschenmassen auf einem verhältnismäßig engen Raume und die Forderungen der Gesundheitslehre zusammenhält, so ergeben sich für den Bauplan von Groß-Berlin gewichtige Forderungen. London hat heute schon sechs Millionen Einwohner einschließlich der Vororte, aber die Wohnungen von Londons Einwohnerschaft sind in der Hauptsache horizontal angeordnet, zufolge der dort herrschenden Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern, während die Wohnungen in Berlin wesentlich vertikal geschichtet sind. Infolgedessen bedarf eine Stadt, wie Berlin, in weit höherem Maße der grünen Oasen als Unterbrechungen der Straßenzüge, wie London. In Wirklichkeit weist dagegen London, auch wenn man nur den eigentlichen Stadtteil in Betracht zieht, weit mehr grüne Plätze und Gärten auf als Berlin. Nun denke man sich erst diese vertikal geschichtete Riesenstadt des einstigen Groß-Berlin mit sechs Millionen Einwohnern, und man wird gestehen, daß außerordentliches geschehen muß, wenn diese Menschenmassen in dem unentwirrbaren Netz von Häusern und Mietskasernen nicht ersticken sollen. Rousseau hat einmal gesagt: „L'homme est de tous les animaux celui, qui peut le moins vivre en troupeaux". Wenn das richtig ist, und die moderne Gesundheitspflege ist geneigt, die Wahrheit dieses Satzes einzugestehen, dann ist soviel sicher, daß eine solche Riesenanhäufung von Menschenmassen, wie sie Groß-Berlin schaffen wird, das sicherste Mittel ist, die Lebensbedingungen seiner Einwohner zu vernichten. Dann müssen wir gestehen, daß wir auf dem besten Wege sind, in unseren Riesenstädten Massengräber der Menschheit zu schaffen, zum mindesten dann, wenn wir nicht alles tun, um den angedeuteten Schäden der Massenansammlungen dadurch zu begegnen, daß wir in diesem Häusergewirr für Durchlüftung sorgen, daß wir gleichsam mit gewaltigen Luftdruckmaschinen Ozon in dieses Meer giftiger Gase strömen lassen. Der Hauch eines Menschen wirkt vergiftend auf den anderen Menschen, sagt derselbe Rousseau, und die Gesundheitslehre muß zugestehen, daß die Menschen, wenn sie dicht beieinander wohnen, sich gegenseitig das wichtigste Lebenselement, die Luft, rauben. Ich sage, es muß also darauf ankommen, nicht nur die zahllosen Häusermassen hier und da zu unterbrechen, das Häusernetz möglichst weitmaschig zu gestalten, sondern wir müssen alles tun, um inmitten dieser Häuserknäule Stätten zu schaffen, aus denen urkräftige frische Luft emporsteigt, die die modrige und abgestorbene Luft der Häuserviertel verjüngt, gleichsam Quellen frischer Luft, Massenproduktionsstätten von Sauerstoff und Waldozon.

Waldozon! Die Luft ist desto mehr sauerstoff- und ozonreich, je üppiger das Pflanzenwachstum ist, denn die Pflanzen erzeugen bekanntlich Sauerstoff. Ein kräftiger Waldwuchs ist daher die beste Sauerstoff- und Ozonquelle.

Nun aber wird ja Groß-Berlin in der glücklichen Lage sein, in dem gewaltigen Gelände des Grunewaldes eine derartige wünschenswerte Sauerstofferzeugungsstätte zu besitzen. Es kommt daher darauf an, diesen Wald Groß-Berlins nicht nur unzerstückelt zu erhalten, sondern mehr noch ihn zu pflegen, damit er dauernd ein möglichst kräftiges Pflanzenwachstum hat und eine möglichst ergiebige Ozonerzeugungsstätte darstellt. Wiederum kann hier an London als Vorbild erinnert werden, wo man seit vielen Jahren bemüht ist, Hamptstead Heath nicht nur zu erhalten, sondern fort und fort zu vergrößern.

Aber der Grunewald genügt nicht. Er wird wesentlich doch nur dem Westen von Berlin zugute kommen. Wohlverstanden, wir sprechen hier nicht von dem Grunewald als Ausflugsort, sondern als einer Ozonquelle. Und solcher Quellen muß Groß-Berlin mehrere haben, auch im Norden und im Süden, womöglich — in bescheidenerem Maße — auch im Zentrum.

Ozon wird bekanntlich durch die Durchsonnung der Luft, durch die Bestrahlung der Luft seitens der Sonne gebildet. Es kommt also darauf an, in dem Häusergewirr möglichst viele Lichtpunkte, sonnendurchstrahlte Flächen zu schaffen und im allgemeinen das Häuserblocknetz recht weitmaschig zu gestalten, wie sich dies durch Anlage möglichst großer Plätze und breiter Straßen, durch eine Bauordnung, die auf Vorgärten und Familiengärten Bedacht nimmt, erreichen läßt. Kurzum, Licht vor allem muß hinein in die moderne Großstadt, Licht und Sonne, denn wir wissen, daß das beste Kampfmittel gegen Bazillen und Mikroben eben der Lichtstrahl ist.

Und diese hellen Lichtflecken inmitten des dunklen Häusergewirres wollen belebt werden, es muß leben und sprossen in ihnen, wachsen und grünen und mehr noch blühen! Nicht nur Licht, sondern auch Pflanzengrün will das Auge trinken, will die Seele kosten, nach all dem Grauschwarz der Häusermauern und Pflastersteine, und würzige Waldluft wollen Herz und Lunge kosten nach all dem Ruß und Qualm und Staub. Ausflugsorte, und seien sie noch so nahe erreichbar, genügen nicht, denn man kann nicht jeden Tag einen Ausflug machen, und vor allem

Es bedarf wohl kaum der Anmerkung, daß sich die vom Verfasser entwickelten Ausführungen nicht immer mit denen der in unserer Zeitschrift vertretenen decken. Vergl. dieserhalb auch insbesondere: „Die Gartenkunst im Städtebau" von Th. Goecke in der Zeitschrift „Die Gartenkunst" vom 1. Juni 1908, No. 6, Band X. D. S.

brauchen wir in den Wohnungen, in denen wir leben und schlafen, reine und starke Luft. Deshalb muß jedem Häuserblock ein entsprechender grüner Platz die Wage halten, je dichter das Häusergewirr wird, desto mehr müssen wir auf üppigen Pflanzenwald bedacht sein. Nicht nur auf Grün und nicht nur auf Gras und Bäume, sondern auch auf Blumen. Auch blühen soll es in diesen Oasen der Großstädte. Die Blume malt nicht nur Farben in die toten Steine, sie erfreut nicht nur das Auge und die Sinne, sondern auch das Herz und die Seele. Sie ist ein Bild der Freude und weckt als solche Freude. Und es ist nicht einzusehen, warum wir die Freude, dieses kräftigste Lebensagens in der toten Steinwüste der Großstadt missen sollen. Und deshalb hat die Landschafts- und Blumenkunst große Aufgaben im künftigen Groß-Berlin, dessen Oasen Leben und Licht, Kraft und Freude ausstrahlen sollen, zu erfüllen.

Auch aus diesen Gründen genügt der Grunewald nicht, der, so schön er ist, einförmig im Sandgrau seines Bodens und im Grün seiner Bäume ist. Wir brauchen großzügige moderne Kunst- und Landschaftsgärtnerei, die jene Blumen- und Baumparadiese in den Luft- und Lichtoasen der großstädtischen Steinwüste künstlich schafft.

Wo? Zum Beispiel auf dem Tempelhofer Felde.*) Es ist nur eine Frage der allernächsten Zeit, die militärischen Übungsplätze außerhalb des Stadtinnern anzulegen und ihre bisherigen Stellen der angedeuteten „Kultur“ im wahren Sinne des Wortes zu überantworten. Ein solcher Platz muß in dem Groß-Berlin der kommenden Tage Volkspark werden. Wir müssen solche Volksparke, wie gesagt, im Norden, im Süden und womöglich auch im Zentrum haben. Ich denke sie mir etwa folgendermaßen: in der Mitte einen möglichst großen See, der entweder, wie auf dem ohnehin tiefgelegenen Tempelhofer Felde, künstlich anzulegen ist, oder, wie im Osten und Westen Berlins, die natürlichen Wasser und Seen nutzbar macht. Ein solcher See muß nach allen Richtungen der Gesundheit und Lebenslust der Bewohner nutzbar gemacht werden, also durch ausgiebige Bade- und Schwimmgelegenheit, Rudern bezw. Eislaufen und Schlittschuhlaufen. Wir müssen dabei erwähnen, daß ein solcher See nicht etwa nur durch seine Wassermasse und die Gelegenheiten, die er der Sportlust der Stadtbewohner schafft, Gutes wirkt, sondern daß eine Wasserfläche, indem sie das Licht spiegelt, als Lichtquelle wirkt und das Städtebild erhellt und erheitert. Deshalb lacht gleichsam unser Auge, wenn wir auf einem Spaziergang aus dem Wald kommen und plötzlich einen See vor uns sehen. Und diese Wirkungen kann man schon mit einem künstlichen See von bescheidenen Ausdehnungen erzielen, namentlich wenn seine Wasserfläche nicht zu tief liegt; hierbei mag erwähnt werden, daß in Berlin gerade nach dieser Richtung die Spree mit ihren Kanälen, die sämtlich viel zu tief liegen und deshalb diese erhellenden und erheiternden Wirkungen nicht ausüben können, nicht ausgenutzt worden ist; man hat sie versteckt, als schäme man sich ihrer, anstatt sie womöglich gleichsam zu heben und ans Licht zu ziehen. Hier berühren wir ein wichtiges Gebiet der Wasser- und Stromästhetik, die ähnlich der Wald- und Forstästhetik von unseren Kulturtechnikern künftig weit mehr berücksichtigt werden muß.

Nicht minder wichtig ist die Frage der Bodenanlage und Bepflanzung der Ufer der Seen und Wasserläufe. Wenn man die Ufer mit senkrecht abfallenden Ufermauern oder Bohlenwänden einfaßt, so begibt man sich auch hier wieder eines wichtigen, so willkommenen Mittels, eine Art natürlicher Landschaft künstlich zu schaffen, auf ungezwungene Weise Natur hervorzuzaubern und natürliche Reize zu entwickeln. Die langsam abfallende Böschung des Ufergeländes dagegen bringt Abwechslung, Leben und Rhythmus in die Landschaft und dieses Wellenspiel der Bodenbewegung brauchen wir doch gerade in dem gleichförmig flachen Berlin nötig genug. Und dieses steigende und fallende Ufergelände bietet zugleich die beste Gelegenheit zum Pflanzen von Baumgruppen, die sich am Ufer eines Sees oder Flusses doppelt reizend ausnehmen.

An die Uferbefestigungen schließen sich größere Rasenflächen, die ihrerseits von Blumenflächen unterbrochen werden. Dann folgen die Spielplätze, die Luft- und Sonnenbäder, die Sportplätze und Kindergärten. Und nach dieser Richtung hin harren des künftigen Groß-Berlin wiederum die wichtigsten Aufgaben. Und wiederum nicht nur gesundheitlich möchte ich die Spiel- und Bewegungslustsphäre gewertet wissen, sondern auch psychologisch - pädagogisch als Menschen bildend und gestaltend im wahren Sinne des Wortes. Denn der Mensch lebt nicht vom Brot allein und auch nicht von der Luft allein, er kann nur unter den belebenden Strahlen der Freude wachsen, blühen und gedeihen. Und der Auslösung der Freude wesentlich sollen diese Anlagen dienen. Gerade um die schädlichen Mittel der Scheinfreude und des Scheingenusses, die heute in dem Vorstadtrummel und in den Varietees, Kinematographen, Panoptiken usw. sich ausbreiten, gerade um diese üblen Gelegenheiten aus dem Felde zu schlagen, müssen wir solche Spieldorados so freigebig als möglich ausbauen und dem Volke zu diesen natürlichen Vergnügungen wieder Lust machen. Auch Gesang, Militärmusik, eine Art Volksmusik muß hier unterstützend wirken, vor allem aber das Volkstheater als Freiluft- und Naturtheater, und ebenfalls das Freiluftmuseum, jenes nach Art des Harzer Bergtheaters, dieses nach Art der nordischen Freiluftmuseen (z. B. Skansen).

Nehmen wir nunmehr alles zusammen, so haben wir den Volkspark vor uns, wie wir ihn uns für Groß-Berlin in verschiedenen Teilen des gewaltigen Stadtgeländes denken. Ein Volkspark, der dem Volke Sonntags zur Erholung, Erheiterung und Bildung dient und der Tag für Tag und Tag und Nacht die umliegenden Stadtteile mit frischer Luft versorgt, der Licht und Grün und bunte Farben in den gar zu einförmig grau gehaltenen Teppich des Straßennetzes webt und farbenhelle Natur mitten in die Kultur setzt.

*) Der Aufsatz war uns schon zugegangen, bevor die Bebauung des Tempelhofer Feldes in Frage stand. D. S.

NEUE BÜCHER.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

BEITRÄGE ZUR ENTWICKLUNG MÜNCHENS, unter Berücksichtigung des Grundstückmarktes. Von Dr. Richard Dönges. Preis 1 Mark. Verlag: München, J. Lindauersche Buchhandlung (Schöpping).

ASCHERSLEBEN AM HARZ. Ein Führer durch die Stadt und ihre nähere Umgebung. Herausgegeben von der Stadtverwaltung. 1909. Zeichnungen von Walter Buhe, Text von Stadtbaumeister Heckner. Verlag von Karl Kinzenbach, Aschersleben.

SÄCHSISCHER HEIMATSCHUTZ, Landesverein zur Pflege heimatlicher Natur, Kunst und Bauweise. Mitteilungen, Heft 1—3. Preis 1,20 Mark. Heft 4, 5 und 6 je 0,80 Mark. Dresden 1908. Gerhard Kühtmann, Verlagsbuchhandlung.

BEITRÄGE ZUR WESTFÄLISCHEN KUNSTGESCHICHTE. Herausgegeben von Dr. Herm. Ehrenberg, ordentlichem Professor der Kunstgeschichte an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster. Heft 4. Die Baugeschichte des Schlosses Iburg. Insbesondere des „Rittersaales", zugleich ein Beitrag zur Geschichte der Denkmalpflege von Dr. ing. und Dr. phil. Wilh. Jänecke, Kgl. Kreisbauinspektor. Münster (Westfalen) 1909. Universitätsbuchhandlung Franz Coppenrath.

URSACHEN UND ABSICHTEN DER WOHNUNGSREFORMBEWEGUNG von Oberbaurat Theodor Bach, o. ö. Professor der k. k. deutschen Technischen Hochschule in Prag. Sonderabdruck aus den „Technischen Blättern", Vierteljahrsschrift des „Deutschen Polytechnischen Vereins in Böhmen". XXXXI. Jahrgang, III. Heft. Prag 1909.

BERICHT DES INSTITUTS FÜR GEMEINWOHL zu Frankfurt a. M. über das dreizehnte Geschäftsjahr 1908/09. Frankfurt a. M. Druck von C. Adelmann 1909.

DIE WELTSTÄDTE UND DER ELEKTRISCHE SCHNELLVERKEHR von P. Wittig, Kgl. Baurat, Direktor der Hochbahngesellschaft. Nach dem Vortrag im Berliner Architekten-Verein am 13. März 1909. Berlin 1909. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.

GEDANKEN ÜBER DIE STADTBAUPLANGESTALTUNG in der Umgebung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofes. Von Hermann Werner, Regierungsbaumeister. Mit 4 Planzeichnungen. Stuttgart 1910. Kommissionsverlag von Konrad Wittwer.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Auf den Tafeln 15 und 16 folgen die zum Aufsatze „VOM NORDAMERIKANISCHEN STÄDTEBAU" des ersten Heftes gehörigen Abbildungen.

BERICHTIGUNGEN: Der in Nr. 12 v. J. vorgeführte Wasserturm für Hamburg hat, wie im Text richtig angegebenen wurde, Herrn Architekten O. Menzel B. D. A. zum Verfasser. Demnach muß es auf der Tafel 91 unter b auch heißen O. Menzel anstatt, wie irrtümlich gedruckt, O. Hempel. Ferner heißen die Verfasser des auf Tafel 92 wiedergegebenen Wasserturmes für Finsterwalde Steinbrucker und Rauber (nicht Räuber). Endlich ist die auf Tafel 93 mitgeteilte Kläranlage in Fuhlsbüttel nicht nach dem Plane des hygienischen Instituts, sondern nach dem Entwurfe des Herrn Baurat Curt Merckel in Hamburg ausgeführt.

In dem Wettbewerbe die Bebauung der BENNIGSEN-STRASSE IN HANNOVER betreffend sind folgende Preise verteilt worden:

Ein erster Preis dem Entwurfe „Rondell", Verfasser Fritz Usadel, B. D. A., Hannover.

Ein erster Preis dem Entwurfe „Je länger je lieber", Verfasser K. Siebrecht, Hannover.

Der dritte Preis dem Entwurfe „Fluchtlinie", Verfasser Architekt Fritz Hübinger, Darmstadt. Mitarbeiter Architekt Moritz Kleber, Wiesbaden.

Ein vierter Preis dem Entwurfe „Ägidiensee" Verfasser Wilh. Scherer, Berlin und Friedr. Aug. v. Mörss, Berlin.

Angekauft wurden die Entwürfe: 1. „Saure Wochen", Verfasser Hermann Oswald, Dresden. 2. „Sachsenross", im Kreis, Verfasser Architekt Heinz Becherer, Berlin.

Einen Wettbewerb den PLAN EINES VOLKSPARKS IN GOTHA betreffend hat der Stadtrat unter deutschen Künstlern zum 15. Februar 1910 ausgeschrieben. Der etwa 10,8 ha große Park soll waldartig in der Nähe des Bahnhofes Gotha-Ost angelegt werden. Drei Preise von 300, 200 und 100 M. Zwei Ankäufe für je 50 M.

Ein Wettbewerb, Entwürfe für einen ZENTRALFRIEDHOF IN HEIDELBERG betreffend, ist unter deutschen und im Reiche ansässigen Architekten und Gartenkünstlern zum 1. Mai d. J. ausgeschrieben. 3 Preise von 1000, 700 und 400 M. Für Ankäufe stehen 600 M. zur Verfügung. Preisrichter außer vier Vertretern der städtischen Verwaltung: Gartenarchitekt F. Brahe, Mannheim, Stadtgartendirektor Heiler, München, Friedhofsdirektor Architekt W. Cordes, Hamburg, Architekt Ph. Thomas, Heidelberg und Gartendirektor H. Zeininger, Hannover.

IM ARCHITEKTEN-VEREIN ZU BERLIN hielt am 22. November 1909 Herr Stadtbaurat a. D. Theodor Koehn einen Vortrag mit Lichtbildern über das Ergebnis des internationalen Wettbewerbes zur Erhaltung von ausführlichen Entwürfen für die Ausnützung der Walchensee-Wasserkräfte.

Um den Zuhörern ein Bild von dem Umfang der Arbeit zu geben, welche der Wettbewerb verursacht hat, hatte der Vortragende im Saale einen Teil der 88 Pläne aushängen lassen, die zu einem von ihm in Gemeinschaft mit der Münchener Bauunternehmung Sager & Woerner bearbeiteten Wettbewerbsentwurfe mit dem Motto: „Landeskultur" gehören.

Nachdem der Vortragende die Verfasser der preisgekrönten Entwürfe genannt hatte, ging er näher auf die Bedingungen des Wettbewerbs ein und hob besonders hervor, daß im Hinblick auf die Unsicherheit des Bauprogramms viel zu viel Einzelheiten verlangt worden seien, wodurch den Bewerbern außerordentlich hohe Kosten entstanden wären. Der Berichterstatter in der Deutschen Bauzeitung über den Wettbewerb habe die Durchschnittskosten der 31 eingereichten Entwürfe, wozu 1532 Pläne und Berichte gehört haben, auf 25000 Mark für einen Entwurf geschätzt und damit wohl das richtige getroffen.

Hieran schloss sich die Besprechung der einzelnen preisgekrönten Entwürfe, deren Gediegenheit der Vortragende hohes Lob spendete. Alsdann erläuterte Herr Koehn in großen Zügen den von ihm in Gemeinschaft mit der Bauunternehmung Sager & Woerner eingereichten Entwurf mit dem Motto „Landeskultur" an Hand der ausgestellten Pläne und an Lichtbildern.

Bei der Schlußbetrachtung erwähnte der Vortragende, daß die tatsächlich verteilten 6 Preise im Gesamtbetrage von 65000 Mark doch recht sparsam erscheinen, wenn man bedenkt, dass allein die 6 Entwürfe, welche der Staat erworben habe, für die Bewerber einen Selbstkostenwert von zusammen sicher nicht unter 160—180000 Mark gehabt hätten. Rückblickend auf das Ergebnis des Wettbewerbes müsse man für die Zukunft empfehlen, entweder von dem Verlangen der Bearbeitung aller einzelnen Konstruktionsteile bei ähnlichen Wettbewerben abzusehen, oder aber einem beschränkten Wettbewerb den Vorzug zu geben, damit jedem Bewerber auch ein wenigstens bescheidener Lohn für seine Arbeit zuteil würde.

DIE NEUE GROSSE PARKANLAGE, die im Westen Berlins auf dem Grenzgelände von Steglitz und Gr.-Lichterfelde zwischen Potsdamer Bahn und Teltowkanal geschaffen wird, dürfte nach ihrer Fertigstellung dem im Entstehen begriffenen Schöneberger Stadtpark und dem Wilmersdorfer Seepark nicht nachstehen. Der Park, der sich von Norden nach Süden erstreckt, wird von Steglitz und Gr.-Lichterfelde gemeinsam angelegt, und zwar zu beiden Seiten der Bäke nach einem einheitlichen Plane. Für die Ausführung der Arbeiten ist ein Zeitraum von drei Jahren in Aussicht genommen. Gleichzeitig wird Gr.-Lichterfelde auf der Nordseite des Teltowkanals zwischen der Gemeindebadeanstalt und der Giesensdorfer Brücke eine Promenadenstraße anlegen. Hand in Hand mit der Anlage des Parkes, der ein Glied in dem um Berlin geplanten Wald- und Wiesengürtel bilden wird, erfolgt der Ausbau der im Grenzgebiete der beiden Vororte liegenden Potsdamer Chaussee am neuen Botanischen Garten und der zu Steglitz gehörigen Lichterfelder Chaussee und der Chausseestraße in Lichterfelde zu vornehmen Prachtstraßen in einer Breite von 30 bezw. 20 Metern.

AMERIKANISCHE UNTERGRUNDLÄDEN. Mit der immer stärkeren Heranziehung der Untergrundbahn zur Bewältigung des Riesenverkehrs der Großstadt entstehen in ihren Bahnhöfen unter der Erdoberfläche liegende Verkehrsknoten. Während man in Deutschland hier nur Gegenstände feilbietet, die der Benutzer der Untergrundbahn braucht, also Bücher, Zeitschriften, Zeitungen, Zigarren u. dergl., ist man in Amerika weitergegangen und hat Läden auf Untergrundbahnhöfen eingerichtet, die alles das, was für den täglichen Bedarf notwendig ist, verkaufen. Einer der größten dieser Untergrundbahnhöfe ist jüngst in Philadelphia eröffnet worden. Er ermöglicht es, daß zugleich 5000 Menschen ohne irgendwelches Gedränge hier ankommen und abfahren können. Die Bahnsteige dieses größten unterirdischen Bahnhofs sind nun von etwas erhöhten, etwa 1½ Meter breiten Bürgersteigen umgeben, die zu den großen Schaufenstern und Läden führen. Die hunderte von elektrischen Lampen, die diese Läden erleuchten, haben dem Bahnhof vollkommen das düstere Aussehen genommen und haben ihn in eine helle glänzende unterirdische Geschäftsstadt verwandelt. Natürlich war ein Zusammenarbeiten der Bahngesellschaft mit den Ladenbesitzern nötig, um diese Läden ertragsfähig zu gestalten. So haben es die Geschäftsleute erreicht, daß jedermann, also nicht nur der, der sich im Besitz einer Fahrkarte befindet, den Untergrundbahnhof betreten darf. Um eine Kontrolle zu ermöglichen, ist der vor den Schaufenstern befindliche erhöhte Bürgersteig durch ein Gitter von dem übrigen Bahnhof getrennt, das nur Besitzer einer Fahrkarte durchschreiten dürfen. Neben Verbindungsgängen zwischen den einzelnen Ladenstraßen waren vor allem auch Verkehrstunnel unter der Untergrundbahn nötig, damit die Käufer von der rechten Seite der Bahn auf die links und umgekehrt gelangen können. Die vollkommensten Mittel der Technik sorgen für den fast 15 Meter unter der Erde liegenden Verkehrsplatz für die nötige Lüftung, so daß die ständig unter der Erdoberfläche weilenden Angestellten der Geschäfte an ihrer Gesundheit keinen Schaden nehmen können. Da sich dieser unterirdische Verkehrsplatz inmitten des Schwerpunktes von Philadelphia befindet, hat er in kurzer Zeit großen Zuspruch erlangt, da Tausende von Menschen lieber hier kaufen, als oben in den Straßen sich unter ohrenbetäubendem Lärm in der Menschenmenge hin- und herschieben zu lassen.

NORDWEISER AUF DEM STRASSENPFLASTER! In der städtischen Schuldeputation zu Berlin hatte vor einiger Zeit Stadtverordneter Dr. Bütow unter großer Zustimmung angeregt, auf Straßen und Plätzen an geeigneten Stellen Windrosen oder Pfeile, die nach Norden zeigen, im Mosaikpflaster anbringen zu lassen.

Die Schuldeputation, die den Nutzen einer solchen Einrichtung auch für unsere Schuljugend anerkannte, damit diese Interesse gewinnt für allerlei mit der Himmelsrichtung im Zusammenhang stehende Beobachtungen, konnte indes der Ausführung dieses praktischen Gedankens nicht nähertreten. Die Anregung fand dann aber in der städtischen Tiefbaudeputation gleichen Anklang und ist nun bereits in zwei Bauämtern in verschiedener Weise ausgeführt worden. Zunächst ist eine solche Windrose auf dem mit Schmuckanlagen versehenen dreieckigen Platz vor der Jerusalemer Kirche in dem Mosaikpflaster unmittelbar hinter der Anschlagsäule am Treffpunkt der Linden- und Jerusalemer Strasse kunstgerecht angebracht worden. In anderer Weise, die aber nicht minder auffällt, ist die zweite Windrose am Treffpunkt der Christiania- und Grünthaler Straße dem Mosaikpflaster eingefügt worden.

ZUR ERRICHTUNG EINES DENKMALS FÜR GROSSHERZOG FRIEDRICH IN MANNHEIM waren 32 Wettbewerbsentwürfe eingelaufen. Drei gleichwertige Preise von je 4000 M. erhielten die Entwürfe:

„Eckehard" von Bildhauer Professor Hermann Volz in Karlsruhe und Architekt Professor Dr. Ing. Bruno Schmitz in Berlin,

„Frieden" von Bildhauer Emil Stadelhofer in Rom,

„Dem Großherzog aller Deutschen" von Professor Dr. Ing. Bruno Schmitz in Berlin.

Danach darf man wohl die Hoffnung hegen, daß es Bruno Schmitz vergönnt sein wird, dem von ihm geschaffenen Friedrichplatz in Mannheim auch den Schlußstein einzufügen. Angekauft wurden auf Vorschlag des Preisgerichts die Entwürfe:

„Einfach" von Architekt Plattner in Mannheim und Bildhauer Professor Schreyögg in Karlsruhe,

„Treue um Treue" von Arch. Karl Müller und Bildhauer Hermann Taglang in Mannheim,

„Rhein und Neckar" von Künzler in Berlin, endlich über die bestimmte Zahl hinaus

„Mannheimer Stadtwappen" von Heinrich Bauser und Ludwig Schmieder in Karlsruhe.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

7. Jahrgang 1910 3. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE · CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER FLUCHTLINIENPLAN VON RIETBERG.

Von EWALD MUNDSCHEID, vereid. Landmesser und Kulturingenieur, Bielefeld.

Rietberg war vom 13.—19. Jahrhundert der Sitz einer Grafschaft. Aus den Ansiedelungen von Burgleuten, welche sich um das Schloß herum anbauten, entstand allmählich der geschlossene Ort. Manche Stürme, Feuersbrunst und Kriegsgetümmel haben das Städtchen heimgesucht; trotzdem hat es in seltener Treue das Bild vergangener Zeiten bewahrt. Die kleinen Wohnstätten mit den erkerartigen Ausbauten und seitlichen Auslugen, dem geschnitzten Gebälk, den überhängenden, holzverkleideten Giebelwänden und vergilbten roten Ziegeldächern verleihen dem Orte ein überaus malerisches Aussehen, das noch besonders dadurch an Reiz gewinnt, daß sich die Häuschen, dem Zwange der Schnur zum Trotz, in rhythmischer Regellosigkeit aneinanderlehnen.

Da die Stadt vor mehreren Jahren Bahnverbindung erhielt und dadurch eine Vermehrung der Um- und Neubauten eintrat, sah sich die Gemeindevertretung veranlaßt, die Festsetzung eines Fluchtlinienplanes in die Wege zu leiten.

Der zunächst vorgelegte Entwurf litt an dem Grundfehler, daß er die einzelnen Straßen durchlaufend mit gleichen Breiten bedachte. Was an dem Normalmaß fehlte, sollte zu beiden Seiten an den Gebäuden unbarmherzig heruntergeschnitten werden, und wo die Frontabstände größer waren, sollten die Häuser entsprechend vorrücken dürfen. Wäre diese Absicht verwirklicht worden, so würde in kurzer Zeit die reizvolle Eigenart des Ortes gänzlich vernichtet worden sein. In richtiger Erkenntnis dieser Gefahr hielt die Kgl. Regierung zu Minden mit der Genehmigung des Planes zurück, und der Verfasser dieser Zeilen wurde zur Aufstellung eines neuen Entwurfes herangezogen.

In Gemeinschaft mit der Bebauungsplankommission der Kgl. Regierung und den Magistratsmitgliedern fand zunächst eine örtliche Besichtigung statt, bei welcher alle Häuser bezeichnet wurden, die wegen ihrer baulichen Beschaffenheit und ihres Altertumswertes Anspruch auf besondere Rücksicht erheben können. Alsdann vollzog sich die Ausarbeitung des Planes nach folgenden Gesichtspunkten:

Das Hauptaugenmerk wurde darauf gerichtet, über die Schonung der einzelnen erhaltungswürdigen Gebäude hinausgehend, den Gesamtcharakter des Städtchens zu wahren. Wo es nur eben angängig ist, schmiegen sich die neuen Fluchtlinien eng an die alten Hausfronten an, all deren Vor- und Einsprüngen getreulich folgend; sie erfüllen also einen doppelten Zweck: erstens als Schutzlinien für die vorhandene, zweitens als Richtlinien für die kommende Bebauung zu dienen. Verschmälerungen von Straßen oder Straßenteilen sollen durchweg vermieden, alle Ausbuchtungen und Erweiterungen unverändert beibehalten werden. Verbreiterungen setzen nur da ein, wo es die Rücksicht auf den Verkehr unbedingt verlangt. Gewiß würde man der Mehrzahl der Straßen, wenn es sich um ihre Neuanlegung handelte, anstatt des jetzigen Fluchtlinienabstandes von 7—8 m eine etwas größere Breite geben, aber hier ist nun einmal mit gegebenen Tatsachen zu rechnen und zu bedenken, daß Menschenalter darüber vergehen werden, bis eine vollständige Neubebauung stattgefunden hat; außerdem weisen diese Straßen gar keinen Durchgangsverkehr auf und sind ausschließlich

mit Kleinbauten bestanden, die den Eintritt von Luft und Licht in ausreichendem Maße gestatten. Sodann sind auch die Grundstücke nicht so tief, daß sie, um bebauungsfähig zu bleiben, viel von ihrer Fläche missen könnten. Alle diese Umstände trugen dazu bei, die beteiligten Kreise von einer gewaltsamen Umgestaltung des bestehenden abzuhalten und für die möglichste Erhaltung des überlieferten Zustandes zu gewinnen. Vergl. Doppeltafel 17/18.

Die einzige Straße, die für einen nennenswerten Verkehr in Frage kommt, ist die von Norden nach Süden durchlaufende Provinzialstraße, innerhalb der Stadt „Lange Straße“ benannt. Sie ist an den beiden Enden und in der Mitte auf die Dauer zu schmal und wird an diesen Stellen auf eine Breite von 10 m gebracht. Im übrigen kommen größere Anschnitte nur bei den Straßeneinmündungen vor, welche allerdings fast durchweg zu eng sind.

Die bisherigen Sackgassen „Sack“- und „Poggenstraße“ sollen bis zu den nächstgelegenen Straßen in der Weise durchgelegt werden, daß ihre Fortsetzungen die betroffenen Grundstücke vorteilhaft aufteilen und in ihrer Linienführung den Charakter der Anfangsstrecken nicht verleugnen. Um die entgegenstehenden Gebäude zu schonen, wurden die Verlängerungen seitlich angesetzt, so daß sich kleine, willkommene platzartige Erweiterungen bildeten.

Die den größten Teil der Stadt umfassende Wallpromenade ist mit rückwärtigen Fluchtlinien bedacht, damit die Hintergebäude nicht allzu aufdringlich herantreten können. Östlich der Langen Straße beträgt diese Baubeschränkung 6 m, während sich die Westseite mit einer solchen von durchschnittlich 2,5 m begnügen mußte in Anbetracht der geringen Tiefe der anstoßenden Parzellen.

Hiermit wäre der Rahmen der zukünftigen Bebauung im Grundriß festgelegt; zu hoffen bleibt, daß auch die Füllung der Form dem Überlieferten würdig angepaßt wird, zur Zierde des ganzen Ortsbildes sowohl wie zur Höherschätzung der Einzelwerte.

ZUR STÄDTISCHEN BODENFRAGE.

I. Vortrag von R. CAPELLMANN, Ingenieur, im Haus- und Grundbesitzerverein zu Aachen, am 3. Juni 1909.

Die städtische Bodenfrage leitet ihren Ursprung her aus den unhaltbaren Wohnungsverhältnissen von Berlin. Dort ist eine Bevölkerung von mehr als zwei Millionen Menschen zusammengepfercht auf beschränktem Raume, bei engen Straßen, in fünfstöckigen Massenmiethäusern mit winzigen Höfen bei schier unglaublichen Mietpreisen. Es ist dort ein Wucher mit Bauplätzen getrieben worden, der in 30 Jahren die Preise stellenweise bis auf das 500-fache erhöht hat. Die Ansammlung der Reichs- und Staatsbehörden, des Bankwesens, des Handels, der Industrie, der Kunst und der Wissenschaft, das Leben der Großstadt mit seinen Licht- und Schattenseiten haben immer neue Scharen aus ganz Deutschland zusammengezogen, und führen fortgesetzt neue Scharen hinzu. Für sie muß Raum geschafft werden. Die Vororte sind längst zu Großstädten geworden und suchen einander an Bedeutung und Ausdehnung zu überbieten, wobei ein jeder seine Sonderinteressen zu fördern, Lasten abzuschütteln bestrebt ist. Sie bilden mit dem alten Berlin zusammen ein ungeheures Gemenge von Wohnhäusern, öffentlichen und industriellen Bauten, das ohne einheitlichen Bebauungsplan, ohne auf ein solches Wachstum vorbereitete Bauordnung, überhaupt planlos zusammengewürfelt worden ist. Berlin und seine Organisation waren dem gewaltigen Ansturm nicht gewachsen; jetzt schreit es nach Staatshülfe, um aus den zahllosen Wirrsalen herauszukommen. Um sie zu erlangen, werden die Berliner Zustände grundlos verallgemeinert. So entstand der deutsche Verein für Wohnungsreform, dessen Generalsekretär Prof. Dr. von Mangoldt in Dresden ist.

Dr. von Mangoldt entwickelt in seiner 1907 erschienenen, im Auftrage jenes Vereins verfaßten Schrift: „Die städtische Bodenfrage, eine Untersuchung über Tatsachen, Ursachen und Abhülfe“ eine solche Fülle belehrenden Stoffes in gründlicher Behandlung und führt dabei den größeren Teil der bisher die Frage behandelnden Schriften im Auszuge vor, so daß das Werk jedem, der mit der städtischen Bodenfrage sich beschäftigt oder sich zu beschäftigen berufen ist, unentbehrlich sein dürfte. Dr. von Mangoldt will, nachdem er die städtischen Wohnungsverhältnisse in den grellen Farben der Berliner Zustände geschildert und für alle Großstädte verallgemeinert hat, den Übelständen recht energisch zu Leibe gehen. Die Stadterweiterung, die heute fast ausschließlich in privaten Händen ist, wünscht er in die Hände der Stadt, städtischer Körperschaften und des Staates zu bringen, obgleich er zugibt, daß die private Bodenaufschließung durchschnittlich nur geringe Gewinnste davon getragen hat, recht häufig unter großen Kapitaleinbußen zugrunde gegangen ist, daß die Verteuerung der Bauplätze mehr durch die übertriebenen Forderungen der Urbesitzer, durch die hohen Anforderungen der Städte an den Ausbau der Straßen, durch den Zinsverlust und durch den Zwischenhandel verursacht werden. Die Urbesitzer, welche den Boden nach Kulturwert erworben oder ererbt haben, heimsen nach Dr. von Mangoldt bei dem heutigen System unverdiente Reichtümer ein, die sie vielfach nicht einmal zu benutzen wissen. Für ihn gibt es kein Natur- oder Wirtschaftsgesetz, das Bauland höher in Wert stellte als Ackerland. Dem Urbesitzer steht nach ihm nur der Kulturwert zu; der Bodenunternehmer darf die Straßenbaukosten, der Bauunternehmer die Baukosten, beide nur Zinsen und einen mäßigen Gewinn hinzuschlagen. Alles andere ist unverdienter Gewinn, welcher der Allgemeinheit zukommt und für sie mit allen Mitteln eingefordert werden muß. Zu diesem Zwecke soll unter anderen Vorschlägen für das Erweiterungsgebiet der Städte eine Stadterweiterungstaxe aufgestellt und den Städten das Recht gegeben werden, zu den einmal festgesetzten Preisen zu jeder beliebigen Zeit, in beliebiger Lage und in beliebiger Menge Gelände zu enteignen. Dann haben, so führt er aus, die Städte es in der Hand, den Zinsverlust zu vermeiden, indem sie von dem zum Kulturwert gekauften Lande nicht mehr in Bauplätze umwandeln, als das augenblickliche Bedürfnis erheischt; sie haben es in der Hand, die Anforderungen an dem Straßenausbau auf eigenem Boden einzuschränken

und den Zwischenhandel auszuschalten, indem sie nur an solche verkaufen, die für eigene Bedürfnisse bauen, oder wenigstens nur an solche Bauunternehmer, die selbst bauen. Als Ideal wird hingestellt, den Boden überhaupt nicht zu verkaufen, sondern nur auf bestimmte Zeitdauer in Pacht zu geben, jedenfalls aber bei etwaigem Verkauf ein Rückkaufrecht zum ursprünglichen Verkaufspreise vorzubehalten, damit sein Wertzuwachs auf ewige Zeiten der Allgemeinheit erhalten bleibe.

Die billigen und in weiträumiger Bebauung geschaffenen Wohnungen im Erweiterungsgebiet sollen dann die Bevölkerung des Stadtinnern hinausziehen. In der entvölkerten Altstadt sollen Mieten und Häuserwerte einen Wertfall erleiden, der es ermöglicht, auch dort durch Bauordnungen und Wohnungsaufsicht mit Verbesserungen vorzugehen, alte, ungesunde Häuserblöcke abzubrechen, Plätze und Gärten an ihre Stelle zu bringen, den Rest wie im Erweiterungsgebiet zu verpachten.

Sodann soll der städtische Grundbesitz entschuldet werden, indem das Grundbuch für weitere Belastung geschlossen wird und die kreditlos gemachten Besitzer gezwungen werden, die bestehenden Hypotheken, soweit sie den wahren Bauwert übersteigen, zu tilgen. Den wahren Bauwert setzt er zusammen aus den Baukosten und dem Kulturwert des Grundstücks, allenfalls zuzüglich der Straßenbaukosten. Die verminderten Einkünfte des Hausbesitzes sollen zum Zweck der Entschuldung gesperrt werden.

Der Gewinn aus den Bodenspekulationen der Städte soll, soweit er nicht für die Durchführung der Dezentralisation und der öffentlichen Stadterweiterung gebraucht wird, als Grundstücksfonds gesammelt werden, aus dem die ganz besonders geschädigten Hausbesitzer, unter Umständen auch Hypothekenbesitzer, jedoch ohne Rechtsanspruch, unterstützt werden dürfen! Mit dürren Worten: der freie städtische Hausbesitzer soll vernichtet werden, um durch andere unfreie, der Gemeinde hörige ersetzt zu werden.

Bestände ein Zwang oder wäre es wenigstens vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus erwünscht, die ganze Bevölkerung Deutschlands in Städten zu vereinigen, dann wären solche Vorschläge zu erklären. Das Gegenteil ist aber der Fall. Schon sitzt die Hälfte der Bevölkerung Preußens in Städten. Die Jugend erwächst abgesperrt von der Natur, sie verkümmert an Lebenslust und Gesundheit; darunter leiden Wehrhaftigkeit und Erwerbsfähigkeit. Es ist gewiß nicht erwünscht, den Zuzug zu den Städten durch billige Wohnungen noch zu fördern. Wer besserer Erwerbsverhältnisse und angenehmerer Lebensbedingungen wegen freiwillig in die Stadt zieht, muß den Nachteil höherer Mietzahlung in den Kauf nehmen. Es liegt kein Grund vor, für diesen freiwilligen Zuzug den städtischen Grundbesitz nicht etwa gegen Entschädigung zu enteignen, sondern gewaltsam zu vernichten.

Was würde bei Ausführung dieser Vorschläge aus unseren schönen alten Städten werden? Das Innere versänke in Armut, die neuen Teile würden zu jedem Endtermin der Verpachtung verkommen und verelenden, denn keinem Pächter würde es einfallen, das Haus, das er bald verlassen muß, mehr als notdürftig zu unterhalten oder gar zu verbessern. Die Seßhaftigkeit der Stadtbewohner würde gänzlich aufhören, weil keiner mehr imstande sein würde, sein Anwesen auf die Nachkommen zu vererben. Die Aktien der Beleihungsbanken und Versicherungsgesellschaften, ja selbst die Sparkassenbücher, würden nur noch zum Anzünden der Öfen zu benutzen sein. Milliarden von Nationalvermögen würden nicht etwa verteilt, wie es einst die Horden der französischen Revolution forderten, sondern einfach einem Phantom zuliebe vernichtet.

Diese neue städtische Bodenpolitik, wie sie vom Katheder gelehrt wird, ist für Aachen besonders unanwendbar, weil bei uns die Berliner Zustände weder vorhanden sind, noch jemals vorhanden waren. Die Stadt Aachen ist von altersher weiträumig angelegt, hat schöne breite Straßen, Plätze und Gärten, bis auf geringe Ausnahmen gesunde Wohnungen mit ausreichenden Höfen und Gärten. Hier können Bauordnung und Wohnungsaufsicht leicht die geringen Mängel abstellen. Die durch die Teuerung des Geländes veranlaßte allmähliche Abwanderung der Industrie aus der Innenstadt in das Erweiterungsgebiet, welche die Industriearbeiter mitzieht, schafft neue, geräumige Bauplätze und schränkt die Arbeiterviertel der Altstadt wesentlich ein. Gerade die Wertsteigerung des Bodens ist das natürliche Heilmittel. Die Durchquerung einzelner langer, stark bevölkerter Straßen durch zweckmäßige Verbindungszüge und die Anlage von Parallelstraßen zu überlasteten Verkehrsstraßen haben im Straßennetz vorhanden gewesene Übelstände wesentlich verbessert. Wohnungsnot oder Wohnungsteuerung sind uns fremde Zustände. Einer gesuchten Wohnung stehen 10 bis 20 angebotene gegenüber. Der Zuzug von außen hält sich in mäßigen Grenzen. Eine umsichtige Stadtverwaltung bedarf der Zwangsmittel nicht, um hierorts Ordnung zu halten.

Wenn seit 1872 bis vor einem Jahrzehnt die Bauplätze im Erweiterungsgelände verhältnismäßig teuer waren, so trug lediglich die damalige Stadtverwaltung die Schuld daran, indem sie die mittelalterliche Umwallung nicht nur nicht beseitigte, sondern gegen Durchbruchsversuche Privater ängstlich schützte. Nur so war es möglich, daß die Südostseite, die durch den Bahnbau geöffnet worden ist, ein Monopol für die Ausdehnung erhielt, das naturgemäß zu verhältnismäßig hohen Preisforderungen führen mußte. Trotzdem ist die Teuerung niemals soweit gegangen, daß sie Kauf- oder Mietpreise erzeugt hätte, die auch nur annähernd an diejenigen anderer deutscher Großstädte hinangereicht hätten. Seit die alten Ringmauern gefallen sind und die Stadtverwaltung durch Aufstellung von Bebauungsplänen die Erweiterung nach allen Seiten hin ermöglicht hat, ist die vorübergehende Teuerung der Bauplätze endgültig beseitigt. Die Konkurrenz hat längst die Preisfrage geregelt. Es bedarf keiner künstlichen Mittel mehr zur Verbilligung der Bauplätze, sondern lediglich eines billigen Entgegenkommens der städtischen Verwaltung bei beabsichtigten Straßenanlagen und Bauten. In stark parzelliertem, durch den Bebauungsplan ungünstig durchschnittenem Gelände läßt sich der Weg der Zusammenlegung einschlagen, wie es im Süsterfelde geschehen ist. Wenn dann die zukünftigen Straßenzüge als Feldwege ausgewiesen sind, bedarf es nur des ganz unbedenklichen Entgegenkommens der Stadtverwaltung, deren Ausbau in beliebigen Abschnitten zu gestatten, sofern Kanalanschluß und nach einer Seite ausgebaute Verbindung vorhanden sind. Dem Unternehmer, der zur Förderung der Aus-

dehnung und zur Entlastung der Verwaltung größere Teile des Bebauungsplanes auszuführen bereit ist, sollen nicht größere Opfer abverlangt werden, als sie dem Einzelbesitzer auferlegt werden. Unentgeltliche Abtretungen von Boden für größere Plätze, für öffentliche Bauten, sogar für Parkanlagen sind nicht gerechtfertigt, ebensowenig Auferlegung der Kosten der Kanalisation öffentlicher Bäche. Die Bestimmung des Zeitpunktes für den Ausbau der einzelnen Straßen muß zur Vermeidung unnötiger Zinsverluste dem Unternehmer vorbehalten bleiben. Wünscht die Stadt im allgemeinen Interesse einen früheren Ausbau einzelner Strecken, so hat sie für die Allgemeinheit die erforderliche Vorlage zu machen. Straßen ohne Durchgangsverkehr, namentlich in den Außenteilen, können minder kostspielige Ausführung erhalten. Sodann ist es unrecht, das Monopol der Ausführung für die Stadt zu beanspruchen. Der Stadt kann nur ein Aufsichtsrecht, nicht aber ein Ausführungsrecht zuerkannt werden; letzteres am allerwenigsten dann, wenn sie selbst Baustellen im ausgedehntesten Maße fertigstellt und zum Verkauf bringt. In diesem Falle bedeutet das Ausführungsmonopol ein unzulässiges Eindringen in den Geschäftsbetrieb des Konkurrenten. Außerdem bedeutet ein solches Monopol die Enteignung eines erheblichen Erwerbszweiges der Bürgerschaft.

Anlangend die Urbesitzer sei noch bemerkt, daß diese in Aachen niemals übermäßige Preise davon getragen haben. Daß ihnen ein höherer Preis als der Kulturwert wohl zu gönnen ist, nachdem sie Jahrzehnte hindurch sich mit einer Verzinsung von 1 bis 2 Prozent haben begnügen müssen, wird kein billig denkender Mensch bestreiten wollen. Enteignet man etwa die Kurssteigerung von Wertpapieren? Wenn hier in letzterer Zeit Preissteigerungen von Rohland zu erkennen gewesen sind, so rühren diese eines Teils daher, daß die Wirkung von Bebauungsplänen überschätzt wird, dann aber wesentlich daher, daß die Einschätzung des gemeinen Wertes für die städtische Besteuerung stellenweise das Maß des Zulässigen ganz erheblich übersteigt. Die Wirkung der Bebauungspläne auf den Grundbesitz ist zunächst nur der einer Baubeschränkung; erst ihre Ausführung bringt die Werterhöhung, die durch Straßenbaukosten oft recht teuer erkauft werden muß. Der Grundbesitz im Stadtgebiet wird selbst in solchen Fällen als Bauland besteuert, in denen auf Jahrzehnte hinaus eine Aussicht auf Bebauung nicht vorhanden ist; in vielen Fällen übersteigt daher die Steuer den Ertrag des Ackerlandes. Die ausgesprochene Absicht, die Eigentümer dadurch zum Verkauf zu veranlassen, ist unmoralisch, erfüllt anch diesen Zweck nur bei minder widerstandsfähigen Besitzern, wodurch sie noch unmoralischer wirkt.

Die hohe und ungerechte Besteuerung des Hausbesitzes ist jedenfalls ein weiterer nicht zu unterschätzender Faktor der Mietsteigerung. Das Einkommen aus unbelastetem Hausbesitz ist heute schon dreifach so hoch besteuert, als das gleiche Einkommen aus Kapitalbesitz. Zieht man in Betracht, daß der städtische Hausbesitz durchschnittlich zur Hälfte, vielfach bis zu zwei Drittel des Wertes hypothekarisch belastet ist, so steigert sich die Besteuerung auf das 10- bis 15fache. Dazu kommen Kanalsteuer und andere Lasten, beim Besitzwechsel Stempel- und Umsatzsteuer. Neuerdings hat man, den dem Besitz aufzuerlegenden Teil der Reichssteuern unter Entlastung des beweglichen Kapitals und des Großgrundbesitzes wesentlich dem städtischen Haus- und Grundbesitz aufgebürdet.

II. Erwiderung von Oberbürgermeister VELTMANN, Aachen.

Herr Capellmann bekämpft in seinem Vortrage in erster Linie die bekannten radikalen Vorschläge des Generalsekretärs des Deutschen Vereins für Wohnungsreform Professor Dr. v. Mangold. Die Erörterung der sehr strittigen Frage, ob die Einführung einer so weit gehenden Beschränkung des privaten Grundeigentums, wie sie eine etwaige Verwirklichung dieser Vorschläge zur Folge haben müßte, erforderlich oder auch nur zweckmäßig ist, soll jedoch nicht Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen sein. Diese sollen sich vielmehr nur gegen die Angriffe richten, die Herr Capellmann bei seinen Betrachtungen über die Mangoldsche Theorie gegen das in der letzten Zeit bei der Aachener Stadterweiterung beobachtete Verfahren einfließen läßt.

Indem Herr Capellmann bei seiner Kritik der städtischen Maßnahmen von den Mangoldschen Vorschlägen ausgeht, erweckt er fast den Anschein, als ob das, was Mangold erstrebt, in Aachen bereits ständige Verwaltungspraxis sei. Hiervon ist diese aber noch sehr weit entfernt. Um darzulegen, worin sie besteht, sei zunächst kurz auf ihre Entwicklung im Laufe der letzten Jahrzehnte eingegangen.

Aachen war früher, wie alle historischen Städte, befestigt. Die ehemaligen Festungsmauern bildeten ungefähr bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts die Grenzen des bebauten Stadtgebietes. Erst um diese Zeit begann man infolge des Wachsens der Einwohnerzahl allmählich, auch außerhalb der Umwallung zusammenhängende Bauten zu errichten und die Stadt über den geschichtlichen Umkreis hinaus zu erweitern. Nebenbei sei hier bemerkt, daß die Behauptung Capellmanns: „die Stadt habe in den siebenziger Jahren die Umwallung gegen Durchbruchsversuche Privater ängstlich geschützt“, nicht völlig zutrifft. Es ist damals außerhalb der Umwallung im Osten das Steffens- und Rehmviertel, im Westen das Boxgrabenviertel entstanden. Diese ersten Stadterweiterungen vollzogen sich meistens auf Grund von Verträgen, die zwischen Straßenbauunternehmern und der Stadt abgeschlossen wurden. Die Feststellung der Straßenfluchtlinien stand damals noch der Königlichen Regierung zu, die demgemäß auch jeden Straßenbauvertrag zu genehmigen hatte. Erst durch das Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 erhielt der Gemeindevorstand das Recht, im Einvernehmen mit der staatlichen Ortspolizei und der Stadtverordnetenversammlung die Fluchtlinien festzustellen. Auch wurden durch dieses Gesetz die Kosten der Anlage neuer Straßen den Angrenzern auferlegt, und erhielt die Gemeinde die Berechtigung, die für die Straße erforderliche Fläche sich im Wege der Enteignung zu verschaffen. Damit war die Stadt in die Lage versetzt, durch Aufstellung von Bebauungsplänen rechtzeitig der künftigen Stadterweiterung vorzuarbeiten und dem Bedürfnis nach neuen Straßen Rechnung zu tragen. Es wurden dann auch im Laufe der Zeit für alle Teile, die in absehbarer Zeit für die Stadterweiterung in

Frage kommen, die Bebauungspläne ausgearbeitet und fast ganz festgestellt. Der Entwurf dieser Pläne war verhältnismäßig schwierig, weil der Grundbesitz sehr zersplittert und dadurch die Rücksicht auf die Grundstücksgrenzen erschwert ist und weil ferner die hügelige Bodengestaltung nicht gestattet, die Fluchtlinien nach beliebiger Richtung zu ziehen, da sich sonst in vielen Fällen unmögliche Straßensteigungen ergeben.

Den tatsächlichen Ausbau der Straßen überließ die Stadtverwaltung auch nach Feststellung der Bebauungspläne zunächst noch der Unternehmungslust von Grundstücksbesitzern bezw. Grundverwaltungsgesellschaften. Es wurden mit diesen in der Regel Straßenbauverträge abgeschlossen, durch die sie sich zum Bau der zur Erschließung ihrer Grundstücke erforderlichen Straßen unter bestimmten Bedingungen verpflichteten, während die Stadt ihrerseits sich bereit erklärte, die fertiggestellten Straßen, sofern sie den vereinbarten Bedingungen entsprechen, in städtisches Eigentum und in städtische Unterhaltung zu übernehmen sowie die Errichtung von Gebäuden an ihnen zu gestatten. Im Laufe der Zeit haben nun die abgeschlossenen Straßenbauverträge in mehreren Fällen zu langwierigen Prozessen geführt, weil die Ausführung der Straßen nicht den festgesetzten Bedingungen entsprach und die Stadt infolgedessen die Übernahme ablehnen sowie die vorschriftsmäßige Fertigstellung innerhalb der vertraglich festgesetzten Frist fordern mußte. Um solchen lästigen Rechtsstreitigkeiten vorzubeugen, ist die Stadt später dazu übergegangen, die Straßenbauverträge in der Weise zu vereinbaren, daß die städtische Verwaltung selbst den Straßenbau für Rechnung der Grundstückseigentümer ausführen läßt. Die Stadtverwaltung stellt dabei nur die Selbstkosten einschließlich der voraussichtlichen Unterhaltungskosten in den nächsten fünf Jahren in Rechnung, behält sich aber vor, über die Art der Ausführung, die zu verwendenden Materialien, sowie die Vergebung der Arbeiten und Lieferungen allein zu verfügen. Dieser Vorbehalt muß im Interesse einer wirklich guten Straßenherstellung gemacht werden. Begreiflicherweise hat der Private, der sein Gelände für die Bebauung erschließen will, in erster Linie ein Interesse daran, daß die Straße so billig wie möglich, wenn auch weniger dauerhaft hergestellt wird. Die Stadt, der später nach fünf Jahren die dauernde Unterhaltung obliegt, muß dagegen in ihrem eigenen Interesse vor allem darauf halten, daß die Straßen gediegen und haltbar hergestellt werden.*)

Die Stadtverwaltung hat dann allmählich für einen großen Teil der Straßenbauarbeiten den städtischen Eigenbetrieb eingeführt und sich nach wiederholter Prüfung der dabei gemachten Erfahrungen entschlossen, daran festzuhalten. Es hat sich ergeben, daß die Ausführung der Arbeiten, insbesondere die der schwierigen Kanalbauten beim städtischen Eigenbetriebe im allgemeinen besser und sorgfältiger als bei der Herstellung durch den Unternehmer ist, besonders wenn (wie es in der Regel nicht anders möglich ist) solche Arbeiten an den Mindestfordernden vergeben werden. Auch finanziell hat die Stadt mit dem Eigenbetriebe gute Ergebnisse erzielt. Bei dem großen Umfange und der Ständigkeit des Tiefbaubetriebes ist die Stadt in der Lage, durch zweckmäßige Einrichtungen und Arbeitspläne, durch Einkauf der Baustoffe im großen, durch Beschaffung und Unterhaltung von den besonderen Bedürfnissen angepaßten Gerätschaften und Fördermitteln, deren Kostentilgung bei dem dauernden Betriebe verhältnismäßig geringe Summen erfordert, sowie endlich durch Heranbildung tüchtiger mit den örtlichen Bodenverhältnissen genau vertrauter Arbeitskräfte mindestens zum gleichen Selbstkostenpreis zu arbeiten wie die Unternehmer. Dazu kommt noch, daß die Stadt im Eigenbetriebe keinen Unternehmergewinn berechnet und daß sie ihr technisches Personal, das sie beim Unternehmerbetriebe für die erforderliche Beaufsichtigung der Ausführung in gleich großem Umfange wie im Eigenbetriebe haben muß, bei letzterem viel besser ausnutzen kann.

Das Verfahren, den Straßenbau im allgemeinen durch das städtische Tiefbauamt ausführen zu lassen, ist zunächst im städtischen Allgemeininteresse eingeführt worden. Es hat jedoch auch für die Grundbesitzer, die den Straßenbauvertrag abschließen, nicht zu unterschätzende Vorteile im Gefolge. Die Grundbesitzer sind nicht auf Unternehmer angewiesen, die selbstverständlich bei der Übernahme der Arbeiten verdienen wollen, und brauchen sich auch nicht um die Bauausführung zu kümmern. Es wird ihnen somit eine erhebliche Mühewaltung abgenommen. Ferner haben sie die Sicherheit, daß sofort nach vollendetem Ausbau der Straße diese von der Stadt übernommen und ihnen gleichzeitig der Anbau an der Straße, vorausgesetzt, daß sie ihren Zahlungsverpflichtungen nachgekommen sind, gestattet wird.

Herr Capellmann wendet sich nun auch dagegen, daß die Stadt in einigen Fällen sich zum Abschluß des Straßenbauvertrages nur unter der Bedingung hat bereit finden lassen, daß der Grund und Boden für größere Plätze, für öffentliche Bauten sowie für Parkanlagen der Stadt unentgeltlich abgetreten werde und daß die Kosten der Kanalisation eines öffentlichen Baches den Grundbesitzern auferlegt werden. Herr Capellmann hat dabei wahrscheinlich den Vertrag mit einer Grundverwertungsgesellschaft im Auge, deren Geschäftsführer er selbst ist und die ein ihr gehöriges zusammenhängendes Gebiet von etwa 41,8 ha aufschließen will. Es dürfte doch wohl keinem Zweifel unterliegen, daß, wenn später die Stadt in diesem Gebiete zur Errichtung eines öffentlichen Gebäudes, z. B. einer Schule übergeht, das umliegende Gelände eine stärkere Nachfrage und daher auch einen Wertzuwachs erfährt. Dasselbe ist der Fall, wenn in diesem Viertel ein öffentlicher Park angelegt wird. Gerade in unserer Zeit, in der das Verständnis für das Großstadtgrün wach geworden ist, werden die Stadtgegenden, in denen sich ein öffentlicher Garten befindet, von der Bevölkerung für Wohnungszwecke bevorzugt. Es kann unter diesen Umständen nur als recht und billig bezeichnet werden, daß die Grundbesitzer zu den Kosten derjenigen städtischen öffentlichen Einrichtungen, die ihren Grundstücken einen gesteigerten Wert bringen, mitbeitragen. Dabei handelt es sich, wie ausdrücklich betont sein möge, nicht darum, den beteiligten Grundeigentümern die *gesamten* Kosten der öffentlichen Anlagen aufzubürden. Sie sollen nur den erforderlichen, in ihrer Hand befindlichen Grund und

*) Was aber doch nicht Abstufungen in der Bauart bis zur allerbilligsten herunter für einfache Wohnstraßen ausschließen soll?! D. S.

Boden*) der Stadt abtreten. Der letzteren fallen dann noch die weitaus höheren Kosten für die Herstellung der Gartenanlagen bezw. des betreffenden öffentlichen Gebäudes zur Last. Was dann noch die Forderung der Tragung der Bachkanalisationskosten durch die Grundeigentümer anlangt, so kann die Berechtigung dieses Verlangens keinem Zweifel begegnen, denn die Herstellung dieses Bachkanals ist doch nur deshalb erforderlich, weil die anliegenden Grundstücke der Bebauung erschlossen werden sollen. Die Kosten des Bachkanals gehören daher mit zu den Herstellungskosten der angrenzenden Baustellen und müssen diesen zur Last gelegt werden.

Soviel über das Verhalten der Stadtverwaltung beim Abschluß von Straßenbauverträgen. Die Kritik des Herrn Capellmann bezieht sich jedoch nicht allein hierauf, sondern vielmehr noch darauf, daß die Stadt in neuerer Zeit dazu übergegangen ist, die Erschließung von Baugelände selbst in die Hand zu nehmen und sie nicht mehr ausschließlich den privaten Grundstücksbesitzern bezw. der Grundverwertungsgesellschaften zu überlassen. Die Stadt hat hierzu schon deshalb übergehen müssen, weil sie von altersher einen ziemlich beträchtlichen Grundbesitz in denjenigen Gegenden hat, die jetzt für die Stadterweiterung in Frage kommen. Hierbei hat man es für zweckmäßig erachtet, diesen altangestammten Grundbesitz durch gelegentliche Erwerbungen zu vergrößern und abzurunden, so daß er in der Tat in einigen Stadterweiterungsteilen (namentlich im nordöstlichen und südwestlichen Stadtviertel) einen nicht unansehnlichen Umfang erreicht hat.

Über die Zweckmäßigkeit einer möglichst großen Beteiligung der Stadt am Grundbesitz im Stadterweiterungsgelände dürften heute in Theorie und Praxis des Städtebaues Meinungsverschiedenheiten nicht mehr bestehen, und es wird wohl den Lesern dieser Zeitschrift gegenüber nicht erforderlich sein, die auf die Vergrößerung des städtischen Grunbesitzes gerichtete Politik der Aachener Stadtverwaltung zu begründen. Herr Capellmann richtet seine Kritik wohl auch nicht so sehr gegen den städtischen Grundbesitz an sich, als vielmehr gegen die Art und Weise, wie dieser von der Stadtverwaltung verwertet wird. Die Verwertung geschieht gegenwärtig in der Hauptsache nach folgenden Grundsätzen:

Der weitaus größte Teil der baureifen Grundstücke wird, soweit er nicht für städtische Zwecke Verwendung findet, in der Regel verkauft; ein kleiner Teil wird verpachtet. Beim Verkauf wird im allgemeinen die Bedingung gestellt, daß die Bebauung innerhalb einer bestimmten Frist (meistens zwei Jahre) stattfindet. Diese Bedingung soll bewirken, daß das städtische Grundstück nur in die Hände von Baulustigen übergeht, und verhindern, daß der Käufer das Grundstück aus spekulativen Absichten längere Zeit in unbebautem Zustande liegen läßt, um damit den Preis künstlich in die Höhe zu treiben. Ferner legt die Stadt in vielen Fällen dem Käufer die Bedingung auf, daß das zu errichtende Wohnhaus eine architektonisch durchgebildete Fassade, die von der Stadtverwaltung vor Ausführung zu genehmigen ist, erhält. Weitere Bedingungen verpflichten den Käufer und seine Rechtsnachfolger zu einigen über die Vorschriften der Bauordnung hinausgehenden Baubeschränkungen, z. B. inbezug auf die Höhe der Gebäude sowie auf eine hintere Baufluchtlinie. Durch derartige Bedingungen will die Stadtverwaltung erreichen, daß der auf dem ehemaligen städtischen Grundbesitz entstehende neue Stadtteil auch den heutigen künstlerischen und gesundheitlichen Anforderungen des Städtebaues soweit als möglich entspricht.

In denjenigen Fällen, in denen solche doch sicherlich nützlichen und segensreichen Baubeschränkungen auferlegt werden, kann natürlich die Stadtverwaltung nicht erwarten, die höchstmöglichen Bodenpreise zu erzielen. Aber es kann auch keine Rede davon sein, daß die Stadt ihre Grundstücke, wie es zuweilen von Gegnern der städtischen Bodenpolitik behauptet wird, „verschleudert". Die von der Stadt geforderten Preise der baufertigen Grundstücke betragen gegenwärtig je nach der Straßenfrontbreite und nach der Lage 15 bis 40 Mk. für 1 qm. Diese Preise sind immer noch so hoch, daß die Stadt außer völliger Deckung der Selbstkosten (d. h. der Anschaffungskosten des Grundstücks sowie der Kosten für Zinsverlust, Streckenherstellung, Schaffung von Gartenanlagen und Plätzen) noch einen ansehnlichen Gewinn erzielt.

Die Grundsätze dieser Bodenpolitik hat die Stadtverwaltung erst allmählich eingeführt. Sie sind erst in den letzten Jahren systematisch ausgestaltet worden. Der erste Schritt dazu war die im Jahre 1906 erfolgte Schaffung eines besonderen „Ausschusses zur Verwaltung des innerhalb des Stadtbezirks gelegenen städtischen Grundbesitzes", der unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters bezw. seines Stellvertreters aus neun von der Stadtverordnetenversammlung gewählten Mitgliedern besteht. Der Ausschuß hat alle Maßnahmen vorzuberaten, die den An- und Verkauf von Grundstücken oder die Benutzung und Verwertung des städtischen Grundbesitzes, darunter namentlich auch die Ausführung städtischer Wohnhäuser, sowie die Maßregeln zur Förderung des Kleinwohnungsbaues betreffen. Selbständig zu beschließen hat der Ausschuß u. a. über die Schätzungen, die den Verkäufen von städtischem Grundbesitz zugrunde zu legen sind. Besonders betont sei dabei, daß diese Schätzungen in jedem Falle nach vorheriger genauer Berechnung der Selbstkosten des Grundstücks aufgestellt werden.

Außer auf die Sıraßenbauvertrags- und die Bodenpolitik bezieht sich die Capellmannsche Kritik noch auf die Steuerpolitik der Stadt. Herr Capellmann bekämpft dabei namentlich die Grundsteuer nach dem gemeinen Werte, die in Aachen im Jahre 1900 zur Einführung gelangte, nachdem bis dahin die Stadt sich für die Besteuerung des Grundbesitzes der staatlichen Steuerform nach dem Ertrage bedient hatte. Die Einführung der Wertsteuer erfolgte in der Hauptsache, weil diese als eine gerechtere Besteuerungsform zu betrachten ist als die Ertragssteuer. Bekanntlich ist die Wertsteuer auch von den zuständigen staatlichen Behörden den Gemeinden warm empfohlen worden. Ob die Wertsteuer auch außer einer gerechteren Verteilung der Grundsteuerlast wirtschaftliche Wirkungen in dem Sinne zur Folge hat, daß sie einen schnelleren Verkauf des für die Stadterweiterung in Frage kommenden Geländes bewirkt, darüber ist man sich in den Kreisen der Finanzwissenschaft nicht einig. In neuerer

*) In dem vorliegenden Falle soll die Grundverwertungsgesellschaft für ein öffentliches Gebäude 2500 qm und außerdem eine kleinere Fläche für einen Park abtreten.

Zeit mehren sich jedenfalls unter den Vertretern der Finanzwissenschaft die Stimmen, die diesen Einfluß leugnen. Im allgemeinen ist auch der Betrag der Steuer so niedrig, daß man ihr eine große Einwirkung auf den Entschluß des Besitzers, das Grundstück zu behalten oder zu veräußern, nicht zutrauen kann. Sie beträgt zurzeit 3,15‰ des gemeinen Wertes, d. h. bei einem Grundstück, dessen Wert auf 10 000 M. veranschlagt ist, 31,50 M. für ein Jahr. Wenn, wie Herr Capellmann behauptet, in der Handhabung der Veranlagung Mißgriffe in der Weise vorkommen sollen, daß der gemeine Wert der Grundstücke zu hoch angesetzt wird, so kann demgegenüber nur darauf hingewiesen werden, daß es dem Eigentümer eines jeden steuerpflichtigen Grundstückes freisteht, gegen die Veranlagung bei dem Gemeindevorstande Einspruch und gegen dessen Bescheid beim Bezirksausschusse Klage zu erheben.

Zum Schluß noch einige Bemerkungen über die Frage der grundsätzlichen Berechtigung der gesamten städtischen Bau- und Bodenpolitik. Herr Capellmann ist der Ansicht, daß die gesamte Aachener Stadtanlage, auch soweit sie aus älterer Zeit stammt, ferner auch das Aachener Wohnungswesen im allgemeinen durchaus befriedigend sei. „Bauordnung und Wohnungsaufsicht können," wie er meint, „die geringen Mängel abstellen." „Eine umsichtige Stadtverwaltung bedarf der Zwangsmittel nicht, um hierorts Ordnung zu halten."

Es mag allerdings nicht unzutreffend sein, daß die Aachener Wohnungsverhältnisse insofern etwas befriedigender wie die mancher anderen Großstadt, namentlich Berlins, sind, als die große Mietskaserne noch nicht die alleinherrschende Hausform geworden ist, vielmehr noch das kleinere Haus, als dessen Typus das Dreifensterhaus zu betrachten ist, vorherrscht. Als völlig befriedigend nach den Anforderungen des heutigen Städtebaues können die gesamten Aachener Wohnhäuser jedoch nicht bezeichnet werden. Es kann namentlich nicht geleugnet werden, daß in manchen Straßen die Bebauung, namentlich durch übermäßige Vergrößerung des „Anbaues", ferner durch zu großen Abstand der hinteren Hausfluchtlinie von der Straße viel zu dicht geworden ist, so daß die Häuser sich gegenseitig Luft und Licht wegnehmen. Solche Mißstände kann die Baupolizeiordnung allein nicht immer verhüten. Die Vorschriften der Bauordnung haben bekanntlich immer nur den Charakter von Höchstforderungen. Sie werden aber, namentlich seitens derjenigen Bauunternehmer, die den größtmöglichen Ertrag aus dem Hause ziehen wollen und darum so viele Wohnräume ausbauen, als es nach den baupolizeilichen Anforderungen nur irgend möglich ist, meistens als Mindestforderungen aufgefaßt. Die Gefahr, daß in den neu entstehenden Stadtteilen daher trotz der Baupolizeiordnung eine nach unseren heutigen Anschauungen als ungesund zu bezeichnende, zu dichte Bauweise entsteht, muß daher immer in Betracht gezogen werden. Ihr vorzubeugen, ist die städtische Verwaltung in der Lage, indem sie den Verkauf von Baustellen und die Ueberwachung deren Ausnutzung selbst in die Hand nimmt. Darum darf heute eine Stadtverwaltung, die die Lehren der Vergangenheit ausreichend beherzigen will, sich nicht auf Handhabung der Baupolizei und der Wohnungsaufsicht beschränken. Sie muß vielmehr noch in möglichst großem Umfange Bodenpolitik treiben, d. h. sich am Grundstückshandel beteiligen und die Verwertung ihres Grundbesitzes mehr nach gemeinnützigen Grundsätzen vornehmen. Dabei sollen diese gemeinnützigen Grundsätze keineswegs dazu führen, die Grundstücke mit Verlust zu verkaufen und das private Grundstücksgeschäft völlig unmöglich zu machen. Die Erfahrungen der Aachener Stadtverwaltung zeigen vielmehr, daß auch bei einer derartigen Politik die finanziellen Rücksichten ausreichend wahrgenommen werden können, das städtische Grundstücksgeschäft gewinnbringend bleibt und trotzdem der privaten Grundstückserschließung noch ein Feld der Tätigkeit verbleibt.

DIE NEUEN GESUNDHEITLICHEN EINRICHTUNGEN IN RIO DE JANEIRO.

Von F. KARG, Berlin.

Wollte man sich nach den unzähligen Urteilen, die über das Klima und die Gesundheitsverhältnisse in Rio de Janeiro von Reisenden gefällt worden sind, richten, dann würde man vor einem unentwirrbaren Knäuel von Meinungsverschiedenheiten ratlos Halt machen müssen. Man bedenke, daß Amerigo Vespucci, als sich Rio de Janeiro zum ersten Male vor seinem trunkenen Auge ausdehnte, in den begeisterten Ruf ausbrach: „Wenn es ein Paradies auf Erden gibt, kann es nicht weit von hier liegen". Und dann wieder Dranmors ebenso wahre Verse:

„Eden, wo des Geistes Blüten sterben,
Schönes, aber unwirtbares Land,
Wildnis, von verschwenderischer Hand
Auserwählt, um elend zu verderben;
Durch die reine Luft
Zittern unsichtbare Fieberschauer,
Und der Denker schaut in tiefer Trauer
Nieder auf die große Totengruft."

Vor kurzem prophezeite ein Besucher Rio de Janeiros folgendes: „Wenn man heute die prachtvolle Avenida Central, sowie die neuen Hafenkais herunterfährt, dann zweifelt man keinen Augenblick daran, daß Rio de Janeiro in zwanzig Jahren die vornehmste Stadt der Welt ist, deren Besuch in der „Saison" den von Kairo bei weitem noch übertreffen wird". Alle drei Aussprüche entbehren nicht der Berechtigung. Vespucci bewunderte die unvergleichliche Lage Rio de Janeiros, bevor er ihre schrecklichen Fieber- und anderen Krankheitsherde kannte. Der Dichter kannte beides, darum vereinten seine Verse auch Lob und Klage. Heute ist nur noch die Schönheit, die ständig durch Menschengeist erhöht wird, vorhanden. Die Hauptstadt Brasiliens ist heute vollständig vom Fieber frei.

Diesen Zustand Rio de Janeiros führten lediglich mit gewaltigen Anstrengungen durchgeführte Gesundungsarbeiten

herbei. Im Jahre 1902 setzte der Staat und die Stadt Rio de Janeiro 320 Millionen Mark für die Umgestaltung der Hauptstadt aus, und es gibt wohl kaum ein Beispiel in der Entwicklungsgeschichte von Städten, daß ein Ort ohne vorangegangene Unglücksfälle, wie Feuersbrunst, Erdbeben, Überschwemmung usw., aus sich selbst eine solche riesenhafte Verbesserung geplant hätte. Die Tatkraft und Zähigkeit, mit welcher die Umgestaltung und Verschönerung der Stadt in Angriff genommen und durchgeführt wurde, erheischen geradezu Bewunderung! In kaum fünf Jahren hat sich Rio de Janeiro aus einem Gewirr enger Straßen und teilweise gesundheitswidriger Häuser derart verwandelt, daß man es heute schon — ganz abgesehen von den überhaupt unvergleichlichen Reizen seiner landschaftlichen Lage — die schönste Stadt Südamerikas nennen darf.

Ganze Stadtteile sind abgerissen worden, um in zwei bis drei Jahren, mit allen Verbesserungen der Neuzeit versehen, neu zu erstehen. Prachtstraßen mit Prachtgebäuden, Parks und Baumalleen sind wie durch Zauberers Hand aus den vorsätzlich zertrümmerten alten, engen Straßen hervorgegangen. Und diese gewaltigen Umgestaltungen sind lediglich das Werk der Stadtverwaltung, und die Anregung dazu ist dem früheren Bundespräsidenten, Herrn Rodrigues Alves, zu verdanken. Private Unterstützungen sind dabei nur von untergeordneter Bedeutung zu verzeichnen.

Hand in Hand mit den Verbesserungen auf baulichem Gebiete gingen die gesundheitlichen Maßnahmen. Denn ungenügende Wohnverhältnisse, sowie stehende Wässer, Moräste und Sümpfe, die früher in Rio de Janeiro in Menge vorhanden waren, sind die Erzeugungs- und Verbreitungsstätten für ansteckende Krankheiten, vor allen Dingen des gelben Fiebers, der früheren Hauptplage Rio de Janeiros. Mit allen zu Gebote stehenden Mitteln wurde der Kampf gegen diesen Feind der Menschheit aufgenommen. Die Mangue, ein schmutziger, ungesunde Dünste erzeugender Fluß, wurde mit Kaimauern eingefaßt, um den Abfluß des Wassers zu beschleunigen und das Bilden von Lachen und Tümpeln an den Ufern zu verhindern. Das gleiche Verfahren wurde am Meeresstrande angewandt. Wo sich früher Moräste am Ufer des Meeres befanden, dehnt sich heute die prachtvolle Avenida Beira-Mar, die an Großartigkeit und Vielfältigkeit des Panoramas die Strandpromenade von Nizza weit überflügelt. Mit dem Ausbau der inneren Stadt schritten auch die neuen Hafenanlagen in ihrer Ausführung vorwärts.

Ungewöhnliche Maßregeln erforderte diese durchgreifende Gesundung der Stadt Rio de Janeiro. Während des Niederreißens und Wiederaufbaues wurde ihre Bevölkerung in einzelnen Abteilungen unter die Aufsicht von 72 Ärzten gestellt, deren Oberhaupt der bekannte brasilianische Arzt Dr. Oswaldo Cruz war.

Gewaltige Opfer an Geduld und Geldmitteln erheischte dieser Kampf gegen das gelbe Fieber und deren Erzeuger, die Moskitos. Keine verstopfte Dachrinne wurde übersehen, keine alten Scherben, Schuhe und dergleichen blieben in der Nähe von Häusern. Nichts wurde ununtersucht gelassen. Rücksichtslos drangen die Kämpfer der Gesundheitspflege in die Wohnungen ein und veranlaßten die Änderung oder Beseitigung von Zuständen, die geeignet waren, eine Brutstätte für Krankheiten zu bilden. Alle fieberverdächtigen Personen wurden einer sorgfältigen Beobachtung unterworfen. Daneben die Wasserleitung, Kanalentwässerung, Beleuchtung und andere öffentlichen Einrichtungen aufs modernste und vollkommenste erneuert und fürderhin einer peinlichen Beaufsichtigung untergeordnet.

Drei Millionen Francs verschlang jährlich diese Vernichtungsarbeit. Der Erfolg war darum aber auch ein durchgreifender. Während im Jahre 1905 von 23 000 Einwanderern 283 am gelben Fieber starben, betrug die Zahl der Todesfälle im Jahre 1907 nur 39 und im Jahre 1908 trotz des Ansteigens der Einwanderung auf 46 216 Personen nur 4. Das verflossene Jahr zeitigte aber den vollen Erfolg, denn nach dem Ergebnis, welches jetzt vorliegt, kam 1909 nicht ein einziger Todesfall dieser Art vor. Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß das gelbe Fieber in Rio de Janeiro erloschen ist. Und dieses alles durch das tatkräftige und systematische Handeln einer Stadtgemeinde in dem Zeitraume von 1902—1909.

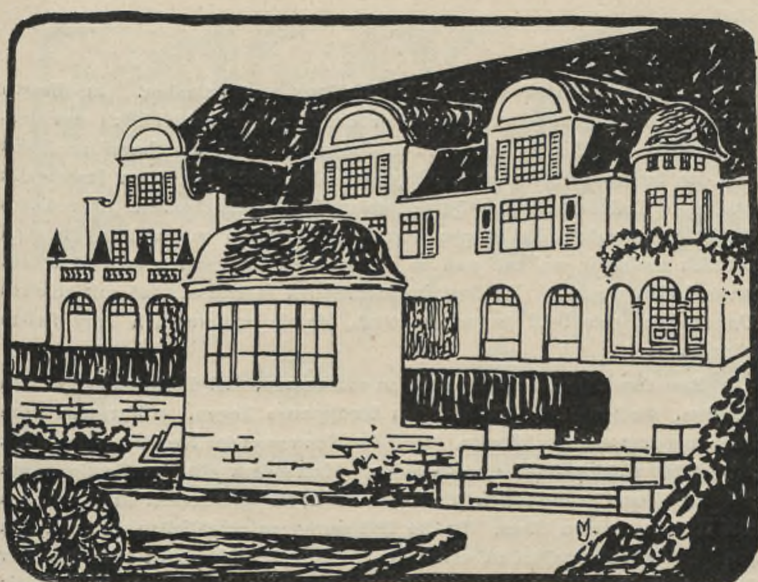
Diesen erfolgreichen Bemühungen wurde die verdiente Anerkennung auch zu teil, denn auf der Hygienischen Ausstellung 1907 in Berlin erhielt Dr. Oswaldo Cruz die „Goldene Medaille für Hygiene".

Der Vorteil dieser Verbesserung wird auch nicht ausbleiben, denn mancher, der den Sommer mit Reisen verbringt, wird, wenn er einen Besuch Rio de Janeiros ungefährlich weiß, einen Abstecher dahin, dem schönsten Hafen der Welt, nicht scheuen.

VILLENKOLONIE BEIM VORORTE RODENKIRCHEN ZU CÖLN A. RH.

Von MÜLLER-JENA, Architekt (B. D. A.), Cöln a. Rh.

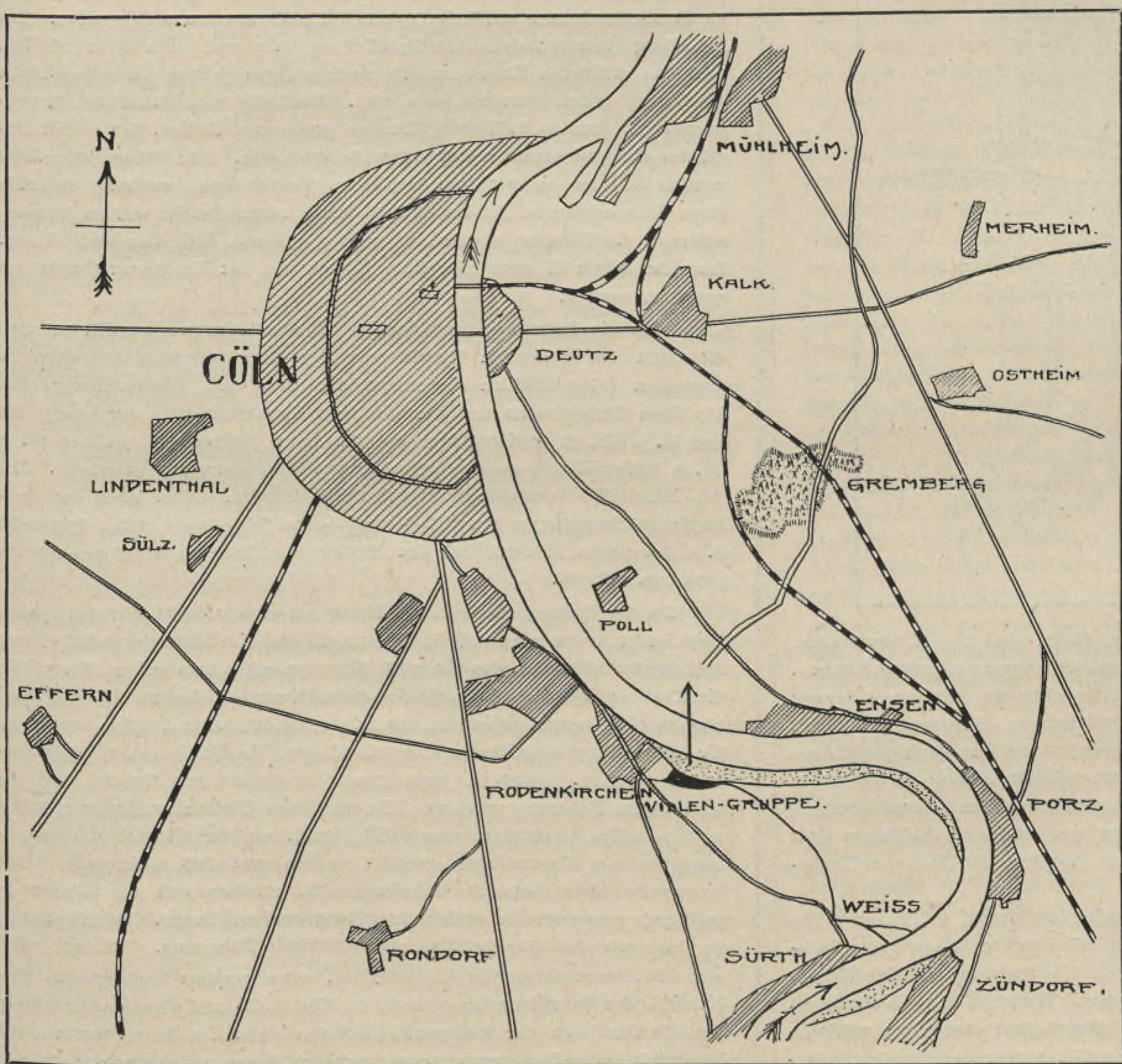
Die nach allen Seiten sich erstreckende Ausdehnung der Stadt Cöln umgreift neuerdings auch die im Südosten Cölns gelegenen Gelände der Gemeinde Rodenkirchen. Vom Ubierring bis zum Ort Rodenkirchen führt eine ununterbrochene Promenadenstraße, an die der Stadt-Cölnische Villenvorort Marienburg — im weiteren Hinterlande als Südpark bezeichnet — herantritt. Aber auch im Ort Rodenkirchen siedeln sich schon Cölner Bürger an. Je mehr man oberhalb Rodenkirchens auı die durch die Orte Rodenkirchen und Weiß gebildete Halbinsel hinaustritt, desto großartiger wird der Blick auf die vereinigten Orte Groß-Cölns. Die Rheinkurve ist so bedeutend, daß man sich der Stadt gewissermaßen gegenüber befindet (siehe den Lageplan auf Seite 33). An dieser bevorzugten Stelle soll eine Villenkolonie von etwa 20 Häusern entstehen, die insofern ein fachliches Interesse bietet, als von der Gepflogen-



heit, immer zwei und zwei Häuser zusammenzubauen, einer Gewohnheit, die sich aus den Bauvorschriften ergibt, abgewichen wird. Anstelle von Doppelhäusern sollen Gruppen von drei und vier Häusern entstehen, so daß die einzelnen Gruppen zwar eine jede für sich ein harmonisches Ganzes bilden, unter sich aber verschiedenartig ausgestaltet werden.

Um die gute Fernsicht auf Cöln noch besser auszunutzen, hat die Baufluchtlinie der Kolonie die Form einer großen Kurve angenommen — siehe Tafel 19. Im Scheitel der Kurve liegen die Häuser 35 m hinter der Straßenkante, an den Enden der Kurve treten sie auf 13 m an diese heran. Hierdurch wird der Blick auf Cöln von jedem Hause aus ermöglicht. Die Kurve hat weiter den Vorteil, daß sie beim Herantreten an die Kolonie einen günstigen geschlossenen Bildwinkel erzeugt und jede Gruppe gut zur Geltung kommen läßt. Endlich hat sie den praktischen Vorteil, daß die zum Teil bis 100 m tiefen Baugrundstücke eine zweckmäßige Teilung der Gärten erhalten, von denen der vor dem Gebäude liegende Teil als Schmuckgarten gedacht ist, während der hinter dem Gebäude liegende Teil den Nutzgarten bilden soll. Auch die Himmelsrichtung begünstigt diese Teilung. Der hinter dem Gebäude liegende Teil liegt im geschützten Süden und ist deshalb als Obst und Gemüsegarten besonders geeignet. Der Zwischenraum zwischen den Baugruppen ist auf eine Weite von 20 m gebracht. Die Gruppen sind unter langgestreckten Dächern vereinigt und die einzelnen Häuser durch hervortretende Giebel voneinander geschieden. In der weiträumigen Stromlandschaft werden die großen Drei- und Vierhäusergruppen mit ihren breiten Zwischenräumen einen erheblich günstigeren Maßstab abgeben, als er von Zweihäusergruppen mit den üblichen Abständen der Häuser von 5 m erwartet werden kann. In dankenswerter Weise hat der Stadt-Cölnische technische Beigeordnete Herr Landesbaurat a. D. Rehorst und die Gemeinde Rondorf den Bebauungsplan unterstützt.

Die Landhäuser sollen als einfache zweigeschossige Putzbauten errichtet werden und die eingebauten Häuser in jedem Geschoß drei Zimmer enthalten, während die Eckhäuser auf je vier Zimmer in jedem Geschoß gebracht werden. Siehe Tafel 20 und Textbild. Wie schon aus dem Vogelschaubilde ersichtlich, ist auf die Beziehung von Haus und Garten durch Vorlagerung von Terrassen, Hallen und Gartenhäusern der größte Wert gelegt, um auf diese Weise den Bewohnern einen freien, luftigen und gesunden Aufenthalt in der sonnigen Stromlandschaft des Rheins zu bieten. Von der Straße aus werden die Vorgärten durch eine hohe Mauer dem Auge entzogen. Die Trennung der schmalen und tiefen Vorgärten unter sich ist durch Laubengänge und hohe Hecken bewirkt. Es darf gehofft werden, daß nach Vollendung der Kolonie die angeschlagene Bauweise und Form der Ansiedlung bald Nachahmer finden wird.

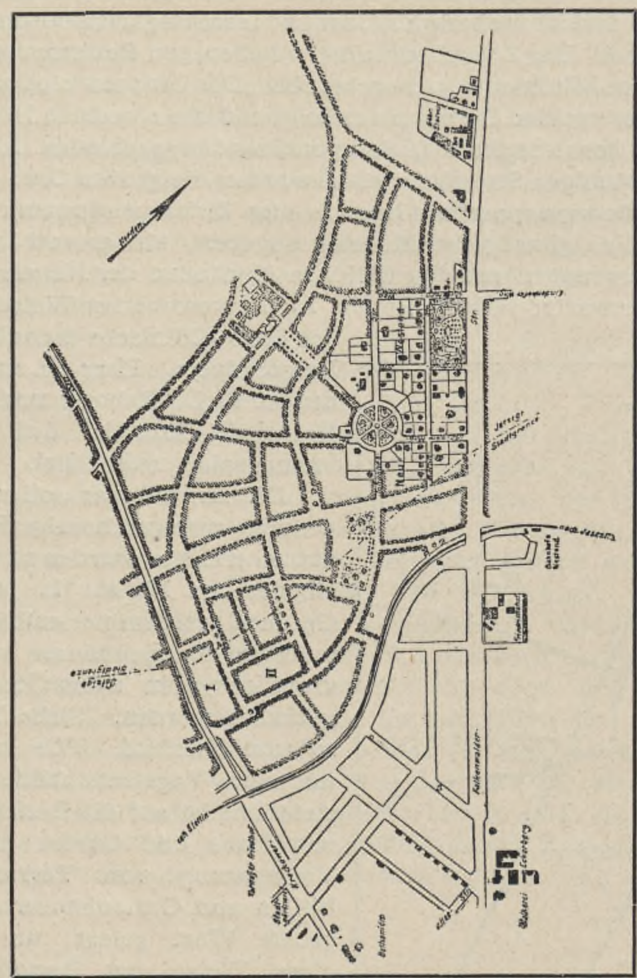


MITTEILUNGEN.

EINFAMILIENHÄUSER MIT GÄRTEN IN STETTIN.

Der Mangel eines Stadteils, in dem Stettiner Bürger sich mit mäßigen Kosten eigene Häuser mit Gärten bauen können, war einer der Hauptgründe, die die Stadtgemeinde veranlaßt hat, größere Landflächen in der Gegend von Neuwestend, Nemitz und Eckerberg anzukaufen, und ihre Eingemeindung zu betreiben. Für den Fall der Eingemeindung ist der beigedruckte Vorentwurf eines Bebauungsplanes ausgearbeitet worden, der die Besiedelung der ganzen Stadterweiterungszone zwischen der Falkenwalder und der Kreckower Straße im Anschluß an die vorhandene Bebauung von Neuwestend vorsieht. Dazu führte der Oberbürgermeister folgendes aus:

Dieser Vorentwurf soll Grundzüge veranschaulichen, ohne Einzelheiten festzulegen. Das Gerüst des Planes bilden als Hauptverkehrsstraßen die Falkenwalder und die Kreckower Straße, in Verbindung mit einer neuen Ringstraße in der Richtung nach Schwarzow. Alle übrigen Straßen dienen



in der Hauptsache zur Aufteilung der Baublöcke, sind also Wohnstraßen, die sich mit geringeren Breiten und leichterer Befestigung begnügen können. Es ist durchaus gerechtfertigt, in diesen Beziehungen zur Verminderung der Straßenkosten so weitgehende Beschränkungen eintreten zu lassen, als mit dem Interesse der Stadt an Sparsamkeit bei der künftigen Unterhaltung der Straßen und mit den praktischen Bedürfnissen der künftigen Anwohner irgend verträglich ist. Die vorgesehenen Straßenerweiterungen und Platzanlagen sollen das Bild beleben und den landschaftlichen Reiz der Gegend erhöhen. Die Anordnung von Vorgärten ist künftigen Fluchtlinienplänen vorbehalten geblieben.

Selbstverständlich kommt es jetzt noch nicht darauf an, sofort große Flächen auf einmal zu erschließen. Es würde dies der vorhandenen Nachfrage nach Bauplätzen weit vorgreifen und die Stadt in unnötige Kosten und Zinsverluste stürzen, vielleicht aber auch Nachteile für die Stetigkeit der Stadtentwicklung mit sich bringen. Man bedarf aber eines größeren Zukunftsplanes, um bei den anfänglichen Unternehmungen nicht fehlzugreifen, sondern einer weiteren Entwicklung vorzuarbeiten. In diesem Sinne ist von unmittelbar praktischer Bedeutung augenblicklich nur derjenige Teil des Planes, der sich auf den zwischen der Jasenitzer Bahn und der heutigen Stadtgrenze gelegenen, also schon jetzt zum Stadtbezirk gehörigen Teil der ehemals Quistorpschen Ländereien bezieht. Für dieses Gebiet ist bereits eine Gruppe von Kaufliebhabern vorhanden, die sich ländlich ansiedeln wollen, und es ist kaum zu bezweifeln, daß sich bald mehr finden werden. Es liegt im städtischen Interesse, daß mit solchen Unternehmungen bald begonnen wird, damit weitere sich anschließen können.

Aus dem Plane ist aber auch zu entnehmen, daß diejenigen geplanten Straßen, die innerhalb der heutigen Stadtgrenze liegen, größtenteils auch dann angelegt werden können, wenn das Neuwestender Nachbargebiet nicht demnächst eingemeindet werden sollte. Namentlich gilt dies für diejenigen auf dem Plane schraffierten Straßenstrecken, die erforderlich sind, um den mit II bezeichneten Block für die Bebauung zu erschließen und mit den großen Verkehrsstraßen zu verbinden. Dieser Block eignet sich in erster Linie zum Verkauf an diejenige Gruppe kaufmännischer Angestellten, die sich um Baugelände in dieser Gegend beworben hat. Die Straßenbefestigung soll zunächst auf Beschotterung des Fahrdammes und auf die Befestigung der Bürgersteige längs der Baugrundstücke mit Kies und schmalen Gehbahnen von Zementplatten beschränkt werden. Eine Aufbringung von Kleinpflaster auf die Beschotterung, sobald sie verfällt, muß aber für die Zukunft vorbehalten werden. Es sind alsdann ungefähr 1500 laufende Meter Schotterstraßen erforderlich, die einschließlich der Nebenanlagen etwa 30 000 M. kosten werden. Die Befestigung der Bürgersteige einschließlich der Bordkanten wird etwa 9000 M. kosten, so dass im ganzen an Straßenbaukosten vorläufig 39 000 M. aufzuwenden sein werden. Die Schaffung einer unterirdischen Kanalleitung ist zurzeit noch nicht möglich, weil das städtische Kanalnetz erst nach einigen Jahren die erforderliche Vorflut zn geben imstande sein wird. Vorläufig wird daher das Regenwasser der Straßen in Sickergräben an geeigneten Stellen, das der Grundstücke aber auf diesen selbst unterzubringen sein. Die Wirtschaftswässer werden bei den angestrebten ländlichen Verhältnissen vorläufig ebenfalls ohne Schwierigkeiten auf den Grundstücken untergebracht werden können, während die Fäkalien abgefahren werden müssen. Mit Gas und Wasser kann der Block II ohne erhebliche Kosten von der Kreckower Straße aus versehen werden.

Was die Belastung des Blockes mit Straßenkosten betrifft, so sind die nach den geltenden Regeln von den dort bauenden Anliegern zu tragenden (einschließlich derjenigen der Gas- und Wasserleitung, des künftigen Kleinpflasters und der künftigen Kanalleitung) in der Anlage auf 110 M. je lfd. m Anliegerlänge an den 12 m breiten und auf 120 M. je lfd. m Anliegerlänge an den 15 m breiten Straßenstrecken berechnet. Die den Block II belastenden Anliegerbeiträge betragen daher nach den vorhandenen Frontlängen 110 (88 + 190) + 120 (88 + 190) gleich 63 940 M. d. i. bei einem Flächeninhalt des Blockes von 88 : 190 = 16 720 qm für jedes qm 3,82 M.

Da der Stadtgemeinde das Gelände mit etwa 2,60 M. für das qm zu Buch steht, wenn man auf die Unterlagen des Kaufvertrages mit Quistorp zurückgeht, würde es also für 7 M. für 1 qm mit einem kleinen Vorteil für die Kämmereikasse straßenkostenfrei verkauft werden können. Diesen Preis können Käufer, wie diejenigen, die sich gemeldet haben, zahlen, wenn die für diese Gegend geltenden baupolizeilichen Vorschriften der Landhausbauklasse eine gewisse Anpassung an die besonderen Zwecke der beabsichtigten Bebauung erfahren. Da nur kleine Einfamilienhäuser errichtet werden sollen, kommt es namentlich darauf an, daß Erleichterungen inbezug auf die Mauerstärken gewährt werden und daß nicht jedes Haus beiderseits einen Bauwich einhalten muß, sondern daß die Häuser zu mehreren gruppenweise aneinander gebaut werden können. Das liegt auch im Interesse des Gesamtbildes der künftigen Bebauung. Reizvoll wird sich diese voraussichtlich nur gestalten, wenn gewisse Bedingungen hinsichtlich der Parzellenteilung sowie der Grundriß- und Fassadengestaltnng den Käufern von der Stadtgemeinde beim Verkauf auferlegt werden und wenn hierbei nach einem vorausschauenden Plane verfahren wird.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

IM WETTBEWERBE UM ENTWÜRFE FÜR DIE SCHLOSSTEICHBRÜCKE IN KÖNIGSBERG I. P. waren 43 Entwürfe eingegangen. Es haben erhalten den:

I. Preis von 6000 M. Architekt Otto Zieler in Schöneberg und Dipl.-Ingenieur M. Salomonsen in Berlin mit dem Entwurfe „Organische Straßenverbindung",

II. Preis von 4000 M. Architekt Ernst Weinschenk in Berlin-Schlachtensee mit dem Entwurf „So",

III. Preis Reg.-Baumeister Ludwig Wörnle und Reg.-Bauführer Richard Wörnle in Stuttgart.

Angekauft wurde der Entwurf „Herbst" (der bei der Losziehung um den III. Preis ausgefallen war) Architekt Max Taut und Ingenieur H. Trost in Karlsruhe, sowie der Entwurf der Herren Dr. Ing. H. Phleps und Dr. Ing. Scholler in Danzig-Langfuhr.

Im Einvernehmen mit dem Königlichen Ministeriums des Innern veranstaltete am 2. und 3. Januar d. J. der Landesverein **„SÄCHSISCHER HEIMATSCHUTZ"** (Dresden-A., Schießgasse 24) im Künstlerhause zu Dresden eine Reihe von Vorträgen, die den Vertretern und Bauverständigen der Baupolizeibehörden des Landes Anregungen zur geschmackvolleren und künstlerischen Gestaltung privater Bauten in Stadt und Land zu geben bestimmt waren und zwar unter der Gesamtüberschrift: „Heimatschutz im Bauwesen".

1. Heimatschutz in seiner Bedeutung als Kulturaufgabe von Geh. Hofrat Professor Dr. Gurlitt.
2. Über das neue sächsische Gesetz gegen die Verunstaltung von Stadt und Land und Maßnahmen zu seiner Durchführung, von Amtshauptmann Dr. Hartmann in Döbeln.
3. Bautechnisches, Künstlerisches und Wirtschaftliches von Oberbaurat K. Schmidt.
4. Über Stadterweiterungen und Bebauungspläne von Baurat Hans Bähr.
5. Landwirtschaftliches Bauwesen von Baurat Ernst Kühn.
6. Volkskunst von Hofrat Professor O. Seyffert.

Die sämtlichen durch Lichtbilder erläuterten Vorträge erfreuten sich einer lebhaften Aufmerksamkeit und Teilnahme, zum Teil sogar stürmischen Beifalls der 500 Anwesenden, die mit dem Dank für diese lehrreiche Veranstaltung den Wunsch auf deren alljährliche Wiederholung verbanden.

Der Wert dieser Vortragsreihe, zu der die einzelnen Ministerien, das evang.-luth. Landeskonsistorium, die Generaldirektion der K. S. Staatseisenbahnen, die Direktionen der Bau- und Kunstgewerbeschulen usw. Vertreter entsendet hatten und der auch S. K. Hoheit Prinz Johann Georg Herzog zu Sachsen, S. Exzellenz der Herr Staatsminister Graf Vitzthum von Eckstaedt selbst mit beiwohnten, wurde noch dadurch gesteigert, daß den Herren Teilnehmern Gelegenheit zu einer Besichtigung der neuen Schlachthofanlage sowie der Gartenstadt Hellerau geboten war, Anlagen, bei denen die Heimatschutzbestrebungen neben den rein praktischen und wirtschaftlichen Vorzügen einen künstlerischen vorbildlichen Ausdruck in hervorragender Weise gefunden haben.

DIE AUSDEHNUNG DER BERLINER PARKANLAGEN. Berlin besitzt zurzeit acht Parkanlagen einschließlich des Schillerparks, die 1256 Morgen Acker bedecken, ferner 146 Schmuckanlagen in einer Größe von 403 Morgen und zwei Baumschulen, die 20 Morgen umfassen, insgesamt 1675 Morgen Gartenanlagen. 300 Straßen sind in Berlin auf eine Gesamtlänge von 70 km mit Bäumen bepflanzt. Außerdem besitzt die Stadt 234 Grundstücke verschiedener Art mit gärtnerischen Anlagen in einer Größe von etwa 360 Morgen. Um dieses umfangreiche Gebiet instand zu halten, wurden 167 Gärtner, 452 Arbeiter und 32 Arbeiterinnen dauernd und 57 Gärtner, 629 Arbeiter und 152 Arbeiterinnen lediglich in den Sommermonaten beschäftigt, ohne die Arbeiter bei den Erdarbeiten im Schillerpark.

GESUNDHEITLICHE FORDERUNGEN FÜR UNTERGRUNDBAHNEN werden bei den ganz eigenartigen Verhältnissen dieses Verkehrsmittels immer lauter gestellt. Hier, wo durch eine enge, durch die Erde gebohrte Höhlung täglich an 300 000 Menschen hindurchgeführt werden, sind natürlich viele mit ansteckenden Krankheiten behaftet. Die Lüftung des Schachtes muß immer mehr oder weniger mangelhaft sein, und seine Reinigung besteht meist nur darin, daß man den mikrobenhaltigen Staub von den Bahnsteigen in den Schacht kehrt, aus dem ihn jeder Zug herauswirbelt. So ist, wie die „Internationale Wochenschrift" schreibt, die wichtigste gesundheitliche Frage die der Lüftung. Bei Untersuchungen in der Pariser Métropolitaine ist der Kohlensäuregehalt noch nicht einmal so groß, aber die Temperatur übersteigt die der Außenluft beträchtlich und erhöht sich während des Verkehrs der Züge, wohl hauptsächlich von den Wärmeentwicklungen her, die durch den Energieverbrauch des rollenden und bremsenden Zuges entstehen. Die Lüftung muß kräftig gehandhabt werden und eine Abkühlung der in die Tunnels eingeführten Luft erfolgenden Staubgefahr ist gleich dringend, da der einmal in den Tunnel gelangte Staub bei dem üblichen Schottenoberbau nicht mehr herauskommt. An seine Beseitigung könnte man erst denken, wenn man den Schienenweg asphaltierte, was auch zur Verminderung des Geräusches beitrüge. Auch der Oberbau der Untergrundbahnen sollte nicht mit Schotter wie bei den oberirdischen Verkehrswegen, sondern aus festem Material mit glatter Oberfläche hergestellt werden. Auch die Lüftung der Wagen ist noch an vielen Orten recht mangelhaft. So hat der Pariser Hygieniker Dr. Lucien Graux unter seinen Leitsätzen auch die, daß die behördlich festgesetzte Höchstzahl von Reisenden im Wagen nicht überschritten werden darf, daß aller Kehricht und das Waschwasser, das zur Reinigung verwendet wurde, verbrannt oder entsprechend abgeleitet werde, und hat eine tägliche Desinfektion aller Wagen für wünschenswert erklärt.

DER DEUTSCHE WERKBUND hat im vergangenen Jahre mehrere Unternehmungen eingeleitet, die das Wesen und die Absichten des Deutschen Werkbundes in weiten Kreieen erkennen lassen werden. Die wichtigste dieser Veranstaltungen ist die deutsche Abteilung auf der Weltausstellung Brüssel 1910. Der deutsche Reichskommissar hatte den Bund aufgefordert, sich zu beteiligen, wovon aber nicht in dem Sinne Gebrauch gemacht wird, daß der Deutsche Werkbund etwa als Körperschaft auftrete; sein Anteil beschränkt sich vielmehr darauf, die Abteilung Raumkunst und Kunstgewerbe zum ersten Male auf einer Weltausstellung nach rein sachlichen Gesichtspunkten zu ordnen. Es werden Wohn- und Festräume nach ihrer Zusammengehörigkeit in Gruppen und Einzelgegenstände nach Materialgruppen geordnet vorgeführt. Ferner wurde in der Abteilung

der allgemeinen Industrie-Ausstellung eine möglichst enge Verbindung von Kunst und Industrie erstrebt. Den Grundrißplan hat Professor Bruno Paul geschaffen, während die Bauten nach Entwürfen von Professor Emanuel von Seidl ausgeführt werden sollen. Auch andere Gebäude der Weltausstellung sind Mitgliedern des Deutschen Werkbundes übertragen worden, z. B. Professor Peter Behrens, Professor Martin Dülfer, Otto Walter, Oskar Menzel und Professor A. Grenander. Entsprechend dem Vorgehen des Deutschen Werkbundes haben auch andere Gesellschaften, Gruppen auf eine korporative Ausstellung in Brüssel verzichtet.

In Berlin soll in diesem Jahre eine Ausstellung vom Zementwaren-Fabrikanten-Verein Deutschlands E. V. stattfinden, bei der der Deutsche Werkbund insofern um eine künstlerische Einwirkung gebeten worden ist, als es sich um vorbildliche Verwendungen von Kunststein und Zement handeln soll. Dieser Einladung wird Folge gegeben, doch so, daß die ganze Veranstaltung nicht etwa ein Werkbundunternehmen sein, sondern nur in diesem besonderen Teil von ihm beeinflußt werden wird.

In Frankfurt a. M. wird im Jahre 1911 eine Kunstgewerbe-Ausstellung beabsichtigt, deren Leitung in den Händen des Deutschen Werkbundes liegen soll. Die Stadtverwaltung, an der Spitze Herr Oberbürgermeister Dr. Adickes, steht der Veranstaltung sympathisch gegenüber. Als Ausstellungsraum ist die große Festhalle, die im vorigen Jahre von Professor Friedrich Thiersch erbaut wurde, in Aussicht genommen. Selbstverständlich kann in diesem Umfange nicht ähnliches wie im vorvorigen Jahre in München und im Jahre 1906 in Dresden geboten werden. Dementsprechend wurde das Programm auch anders gestaltet, indem weniger Raumkunst und Raumstimmung, als eine Vorführung von Einzelgegenständen in höchster Vollendung beabsichtigt wird.

Aus dem Geschäftsberichte wäre noch hervorzuheben, daß der Deutsche Werkbund ein umfangreiches Werk über Materialkontrolle unter dem Titel „Gewerbliche Materialkunde" und unter der Leitung des Herrn Dr. Paul Krais in Tübingen herauszugeben beabsichtigt, dessen erster Band sich bereits in Vorbereitung befindet. Eine eigene Zeitschrift, bezw. ein Vereinsorgan, wird der Deutsche Werkbund vom 1. Januar 1910 an nicht mehr besitzen, da er der Öffentlichkeit auf andere Weise, durch Vorträge, Vorführungen und Lehrkurse von seinen Zwecken und Zielen Kenntnis geben will. So werden im nächsten Jahre Kurse für Flächenverzierung, zur Weiterbildung der Musterzeichner von Fabrikateliers, stattfinden, während schon für dieses Jahr Vorträge zur Geschmacksbildung des deutschen Kaufmanns beabsichtigt sind, die im Verein mit dem „Deutschen Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen" in Braunschweig durchgeführt werden und die wohlwollende Förderung der Handelskammern in mehreren deutschen Ländern bereits gefunden haben.

Der vorjährigen Tagung des Werkbundes in Frankfurt a. M. waren einige künstlerische Veranstaltungen angegliedert, so z. B. eine Wanderausstellung aus dem Besitze des Deutschen Museums für Kunst in Handel und Gewerbe, Hagen i. W., unter dem Titel „Die Kunst im Dienste des Kaufmanns" und eine Ausstellung vorbildlicher Fabrikbauten, die erstere im Frankfurter Kunstgewerbemuseum, die zweite in der Akademie für Sozialwissenschaften; beide machten auf Vollständigkeit keinerlei Anspruch, sondern beabsichtigten nur, Mitglieder und Gäste auf diesen Gebieten künstlerisch anzuregen.

Wettbewerb um Entwürfe zu einem ZENTRALFRIEDHOF IN HEIDELBERG. Aus den Bedingungen teilen wir noch folgendes mit: Die Stadtgemeinde Heidelberg beabsichtigt, auf ihrem, westlich der Stadt gelegenen, etwa 2,5 Kilometer vom Mittelpunkt der Altstadt entfernten Gelände mit einem Flächengehalt von etwa 20 Hektar einen neuen Zentralfriedhof anzulegen.

Die Unterlagen bestehen aus: einer Übersichtskarte (1 : 10000), einem Lageplan (1 : 500) mit eingetragenen Höhenkurven, den Bedingungen für den Wettbewerb, der Leichen- und Friedhofordnung und einer Tabelle über die Sterblichkeit und Bevölkerungszunahme in den letzten 5 Jahren.

Das Gelände, das zur Zeit landwirtschaftlich genutzt wird, ist nahezu eben, in seinem südlichen Teile gegen das Ufer des Flusses hin etwas abfallend und grenzt im Westen an einen in der Nähe des Flußufers ziehenden Feldweg. Die gegen den Fluß etwas abfallende, im südlichen Teile des Geländes gelegene Fläche soll nicht für Beerdigungszwecke, sondern nur für gärtnerische Anlagen verwendet werden. Die Plangestaltung hat in erster Linie die Zweckmäßigkeit der Anlage ins Auge zu fassen. Sodann ist darauf zu sehen, daß die Zweckmäßigkeitsbedingungen so eingekleidet und umrahmt werden, daß überall dem Auge wohlgefällige Bilder entstehen.

Der Boden ist tiefgründiger Lehm mit einer reichen Schichte Humuserde überdeckt. Der Grundwasserstand liegt etwa 16 Meter unter dem Erdboden. Als Einfriedigungen können lebende Hecken dienen, soweit nicht durch die Nachbarschaft der Eingänge oder etwa nach dem Neckar zu anzuordnende Terrassen etwas anderes angezeigt erscheint. Wasser soll durch die Errichtung von Brunnen und Erstellung eines Pumpwerkes beschafft werden. Die Wege und Platzflächen können nach dem Flusse entwässert werden, dessen mittlere Wasserhöhe 3,5 Meter unterhalb Erdoberfläche gelegen ist.

Die Hauptzufahrt wird durch eine Straße gebildet werden, die sich der Verlängerung der aus der Mitte des Stadtteils Neuenheim abzweigenden Mönchhofstraße anzuschließen hätte. Außerdem soll längs des Flußufers als Fortsetzung der bestehenden Uferstraße eine bis zum Friedhof ziehende Promenade mit Fahrstraße geführt werden. Es wäre erwünscht, wenn auf diese Promenade, welche auch längs der Westseite des Friedhofes weitergeleitet werden soll, bei der Plananlage besondere Rücksicht genommen würde.

In die Hauptzufahrtsstraße wird später eine Straßenbahnlinie eingelegt werden. Für die in dem westlichen Stadtteile des linken Neckarufers wohnenden Personen kann der Zugang zum neuen Friedhof auch durch einen an der Wieblinger Landstraße, bis wohin die Straßenbahn geführt werden wird, einzurichtenden Fährdienst gewonnen werden.

Auf dem dem Friedhofgelände südöstlich vorgelagerten, bis zur Nebenbahn reichenden Gelände ist eine Gärtnerei mit 2 Gärtnerwohnungen, 4 Gewächshäusern, Schuppen mit etwa 200 Fenstern vorzusehen. Hier soll auch die Wassergewinnungsanlage erstellt werden.

An Gebäuden sind innerhalb des Friedhofes nötig und in ihren Grundflächen anzugeben:

1. Eine in der östlichen Hälfte des Geländes gelegene Leichenhalle mit Versammlungsraum von 1000 Quadratmetern Grundfläche, mit welcher später unter Umständen auch ein Krematoriumsbau verbunden werden soll. 2. Ein Verwaltungs- und Wirtschaftsgebäude am Haupteingang. 3. An geeigneten Stellen gedeckte offene Hallen zum Schutze des Publikums bei Unwetter mit den erforderlichen Bedürfnisanstalten. Zu der Leichenhalle ist eine große Fahrstraße zu führen; in der Nähe der Halle ist ein Droschkenhalteplatz vorzusehen.

Die Grabstätten sind einzuteilen: In Reihengräber und Familiengräber; an besonders hervorragenden Stellen können auch Plätze für Grüfte vorgesehen werden. Die Familiengräber sollen ihre Plätze entlang der Wege und der Einfriedigung erhalten, während die Reihengräber, und zwar getrennt für Kinder und Erwachsene, in der Mitte der einzelnen Grabfelder anzuordnen sind.

Bei der Anfertigung des Planes ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß zunächst die südliche Hälfte und später die nördliche Hälfte des Friedhofes in Benutzung genommen werden soll. Es ist jedoch beabsichtigt, die Hauptwege des nördlichen Teiles gleichzeitig wenigstens als Graswege anzulegen und mit den später notwendig werdenden Baumpflanzungen zu versehen.

Einzuliefern sind:

1. ein Hauptplan, Maßstab 1 : 500;

2. ein Einzelplan über die Einteilung eines Begräbnisfeldes, Maßstab 1 : 100;

3. Längen- und Querprofile, die an den wichtigsten Stellen die jetzige und zukünftige Höhenlage des Geländes erkennen lassen;

4. ein Erläuterungsbericht, in dem auch die Bepflanzung beschrieben und das Verhältnis der Begräbnisfläche, der Fläche der Wege, Plätze und Anlagen, sowie der bebauten Teile zur Gesamtfläche angegeben ist;

5. ein ungefährer Kostenanschlag.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

7. Jahrgang 1910 4. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DIE OBERTORSTRASSE IN ST. JOHANN-SAARBRÜCKEN.

Von Regierungsbaumeister H. WERNER, Stuttgart.

Im Sommer des Jahres 1908 hatte die — nunmehr mit Saarbrücken sowie Malstatt-Burbach zu einer Großstadt vereinigte — Stadtgemeinde St. Johann einen Skizzen-Wettbewerb zur Umgestaltung der Obertorstraße ausgeschrieben, auf dessen Ergebnis einzugehen hierbei aber nicht beabsichtigt ist. Der Verfasser versucht vielmehr die Aufgabe in freier Würdigung aller inbetracht kommenden Umstände selbständig zu lösen.

Nach dem Programm lagen für die Lösung der Aufgabe zwei verschiedene Ideen vor (vergl. Lagepläne auf Tafel 25):

1. die Obertorstraße entsprechend der Breite der Mainzer Straße zu erweitern unter Einlegung zweier Straßenbahngeleise in die Straße —, Öffnung der Ecke o—a auf 18 m Weite, gemessen senkrecht zu der gebrochenen Ecke o, und laubenartiger Überbauung des Bürgersteigs.
2. durch das Häuserviertel südlich der Obertorstraße auf irgend eine Art einen Durchbruch vorzunehmen unter Teilung der Straßenbahngeleise, Öffnung der Ecke o—a auf 13 m, Belassung des übrigen Teils der Obertorstraße und Anlage der Durchbruchstraße mit 5,40 m Fahrbahnbreite nebst einseitigem Gehweg.

Von diesen beiden Möglichkeiten kann ernstlich nur die erste in Betracht kommen; die zweite muß, wie schon ein flüchtiger Blick auf den Plan ergibt, ohne weiteres

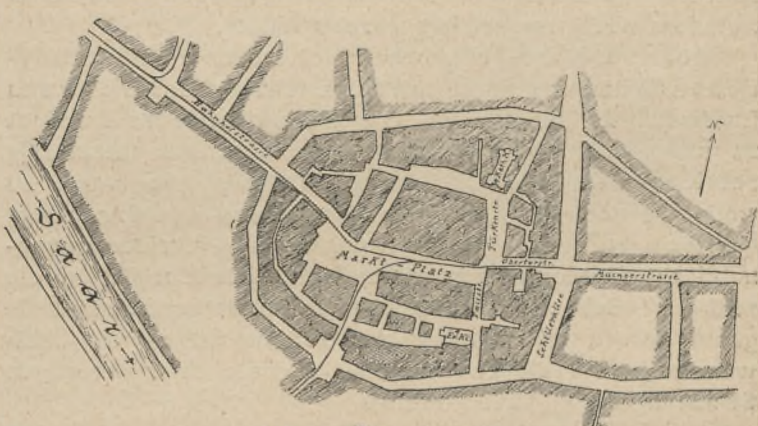


Abb. 1. Übersichtsplan.

ausscheiden, da für eine derartige Lösung die Verhältnisse viel zu klein sind. Doch soll zunächst die Unmöglichkeit dieser letzteren Lösung im einzelnen erörtert werden; daran anschließend wäre alsdann die Erweiterung der Obertorstraße zu behandeln.

I. Schaffung eines Durchbruchs.

Die einem derartigen Durchbruch entgegenstehenden künstlerischen Bedenken: — Zerreißung der bisher geschlossenen Ostseite des Marktplatzes infolge Einmündung der neuen Straße sowie Entstehung eines mit seiner Schmalseite gegen den Markt gerichteten unschönen

Häuserblocks zwischen Obertor- und Durchbruchstraße — könnten wohl durch entsprechende Überbauung der Straßeneinmündung umgangen werden. Dagegen erheben sich schwerwiegende Gründe verkehrstechnischer, gesundheitlicher wie wirtschaftlicher Natur gegen einen Durchbruch.

Vom verkehrstechnischen Standpunkt aus ist zu sagen, daß mit einer Straße von 5,40 m Fahrbahnbreite, durch die überdies noch ein Straßenbahngeleise geführt werden soll, weder im Augenblick, noch in Zukunft, wo sich die Anforderungen zweifellos noch steigern werden, dem Verkehr gedient sein kann. Wenn dieser auch stets nur nach einer Richtung gehend gedacht ist, so ließe sich doch nicht vermeiden, daß bei der guten Geschäftslage der Straße öfters Fuhrwerke vor den Häusern zu halten gezwungen sind. Sobald aber dies geschieht, namentlich bei verschiedenen Häusern hintereinander, wäre die Straße nahezu gesperrt, also für den übrigen Verkehr unbrauchbar. Eine derartig enge Gasse würde in einer Geschäftsgegend auch ohne Straßenbahn nur zur Not genügen, mit Straßenbahn aber ein Unding darstellen, das bei bestehenden Straßenzügen da und dort notgedrungen hingenommen werden muß, aber niemals neu geschaffen werden darf. — Aber auch abgesehen von dieser Enge der Straße selbst würden die Anschlüsse an die bestehenden Straßen bezw. Plätze stets schwache Punkte der Anlage bilden. Beim Übergang vom Marktplatz in die Straße würde sich der bisher in der Hauptsache auf der Nordseite dieses Platzes bewegende Fuhrwerksverkehr nunmehr in unzweckmäßiger Weise zersplittern und dadurch den östlichen Teil des Platzes für Marktzwecke völlig unbrauchbar machen. Auch die Einmündung der Gasse in die Straßenkreuzung der Schillerallee und Mainzer Straße wäre nicht gerade wünschenswert. Vor allem aber wäre mit der Schaffung dieser Straße für den wunden Punkt der ganzen Frage, nämlich die Ecke o—a rein nichts gewonnen, da diese trotzdem noch umgestaltet werden müßte.

Aber auch aus gesundheitlichen und wirtschaftlichen Gründen muß es mit Rücksicht auf das Licht- und Luftbedürfnis der für die Durchbruchstraße in Aussicht zu nehmenden Geschäftshäuser als durchaus unzulässig bezeichnet werden, eine derartige Straße neu bauen zu wollen — von dem Lärm der Straßenbahn in solcher Enge gar nicht zu reden —! Auch würde wohl der nur mit erheblichen Geldopfern zu erkaufende tiefe Eingriff in die seitherige Bebauung des Blocks (es müßte so ziemlich die ganze von a bis n umgrenzte Fläche fallen) die Aufwendungen für die zweifelhaften Vorteile einer derartigen Straße in keiner Weise lohnen.

II. Erweiterung der Obertorstraße.

Es bleibt also nur die erste Idee übrig, nämlich die Obertorstraße selbst gründlich umzugestalten, und hier gelangt man nun sofort zu dem eigentlichen Kernpunkt des Ganzen, die zwischen Gebäude 424 und 311 gelegene Straßenenge o—a, für die es, wie im folgenden gezeigt werden soll, im Grunde nur eine einzige Lösung gibt. Ein weiterer entschieden minder wichtiger Teil der Aufgabe bezieht sich auf die Gestaltung der Straße selbst und kann, nachdem einmal die Ecklösung festgelegt ist, in verschiedener Weise weiter durchgeführt werden, da dies mehr oder weniger Geschmackssache ist, während die Eckbildung eine Frage grundsätzlicher Natur darstellt.

A. Die Ecklösung.

Die Straßenenge o—a ist für die Gestaltung des Verkehrs von einschneidenster Wirkung: zunächst hat sie für die Straßenbahn als Notbehelf eine unliebsame Geleisverschlingung erforderlich gemacht, sodann zwingt sie alle Fuhrwerke gerade an der engsten Stelle diese doppelte Geleisbahn zu überqueren und endlich gestattet sie auch dem Fußgängerstrom nur ganz schmale Gehwege, die bei dem lebhaften Personenverkehr schon jetzt in keiner Weise mehr ausreichen, geschweige denn einer späteren weiteren Steigerung genügen. Es muß also unter allen Umständen diese Ecke, die jetzt — schräg gemessen — 9,50 m lichte Öffnung hat, erweitert werden und zwar nach dem Programm auf 18 m Zwischenraum. Diese Erbreiterung kann auf 2 Arten vorgenommen werden, nämlich durch eine Zurücklegung entweder der Ecke a oder der Ecke o.

1. Zurücklegung der Ecke a (siehe Tafel 25 Abb. a).

a) Eine solche ist bereits in dem Fluchtlinienplan der Stadt vom Jahr 1890 vorgesehen und zwar nach der gestrichelten Linie p—q—r, durch die nicht nur die Obertorstraße auf die Breite der Mainzer Straße gebracht, sondern auch die Faßstraße etwas erweitert würde. Durch diese Zurückrückung der ganzen Baulinie würde nun aber, wie schon im Programm ganz richtig bemerkt ist, das geschlossene Marktbild völlig zerstört werden. Man würde schon vom Marktbrunnen aus die ganze fast endlos sich hinziehende geradlinige Zeile der Mainzer Straße überblicken und das ruhige Sicherheitsgefühl, das einen jetzt auf dem Marktplatz überkommt und das überall da auftritt, wo man an einem ringsum abgeschlossenen Ort sich befindet, wäre ein für allemal dahin. Ein solcher Plan konnte bloß in einer ausschließlich dem Moloch „Verkehr" dienenden und diesem jede höhere künstlerische Empfindung aufopfernden Zeit, wie es leider die eben erst hinter uns liegende gewesen ist, aufgestellt werden. Seine Durchführung wäre, auch in etwas veränderter Gestalt, eine nie wieder gutzumachende Sünde gegen die Grundregeln der hochentwickelten mittelalterlichen wie auch der, erst jetzt wieder zu jener alten Höhe emporstrebenden, neuzeitlichen Städtebaukunst. Der vorliegende Gedanke ist daher überhaupt nicht weiter erörterbar. Um das geschlossene Marktbild zu wahren, muß vielmehr zu allermindesten eine der beiden Ecken x oder y festgehalten werden, da diese den Schlüsselpunkt für den Durchblick vom Marktplatz nach der Mainzer Straße wie umgekehrt bilden. — Aber auch die Weiterführung der Teilstrecke q—p der gestrichelten Linie nach Süden, entlang der Faßstraße erscheint nicht angebracht. Einmal weist diese Straße zurzeit überhaupt keinen Verkehr auf und sodann dürfte es auch in Zukunft neben der breiten Schillerallee (Abb. 1 im Text) kaum notwendig sein, in unmittelbarer Nähe noch eine weitere Verkehrsstraße nach Süden zu führen, ganz abgesehen davon, daß es überaus bedauerlich wäre, wenn an der hier in ruhiger Abgeschiedenheit gelegenen evangelischen Kirche künftig ein Verkehrsstrom vorbeigeleitet und das gegenüberliegende hübsche altertümliche Haus abgebrochen werden würde. Die für später vorgesehene Verlängerung der Faßstraße bis zur Saar könnte wohl ebensogut in den Zug der Schillerallee verlegt werden.

b) Dagegen wäre eine Möglickeit, die unter Wahrung der grundlegenden künstlerischen Gesichtspunkte dem

Verkehrsbedürfnis der Fuhrwerke und Straßenbahn an der Ecke gründlich, dem Personenverkehr freilich nur ungenügend abhelfen würde, eine Herausnahme des Eckhauses bei a — und zwar entweder des ganzen Gebäudes 311—314 samt dem Nachbarhause 310: unter Belassung der Ecke y, nach der strichpunktierten, die Fortsetzung der Ostflucht der Türkenstraße sowie des Südrandes des Marktplatzes bildenden Linie, oder nur der Teile 311 und 312 des Gebäudes: unter Festhaltung der Ecke x nach der punktierten Linie. In beiden Fällen wäre, wie schon bemerkt, die oben angeführte Grundregel des Städtebaus eingehalten und damit das elementarste Kunstgefühl befriedigt; denn ein unmittelbarer Durchblick vom Marktplatz zur Mainzer Straße und umgekehrt wäre bei dieser Anordnung unmöglich, wenn auch bei der Annäherung von der einen wie anderen Seite aus der Platz bezw. die Straße sich schon etwas früher dem Gesichtskreis öffnen würde, als bei Festhaltung der seitherigen Ecke a. Auch könnte wohl, wenigstens bei Durchführung der strichpunktierten Linie, durch entsprechende Ausgestaltung des neu zu errichtenden Gebäudes ein erträglicher Abschluß des Marktplatzes geschaffen werden; etwas schwieriger wäre allerdings dieses Ziel bei Benutzung der punktierten Linie zu erreichen, weil man alsdann vom Marktplatz aus, anstatt wie bisher auf eine eben durchlaufende Hauswand, auf eine gebrochene Ecke blicken und dadurch einen ziemlich unruhigen Eindruck dieses Abschlusses erhalten würde; doch könnte auch dies zur Not noch hingenommen werden.*) Dagegen erheben sich zwei andere künstlerische Bedenken gegen die Durchführung dieses Plans. Einmal würde man bei Aufstellung auf dem Platz des abgebrochenen Hauses nun außer dem Marktplatz sofort auch die in dem verflossenen Jahrzehnt nach Westen hin erbreiterte „Türkei" überblicken und in dem angenehmen Eindruck der abgeschlossenen Platzwirkung des Marktes nicht unwesentlich beeinträchtigt werden durch den gleichzeitigen Blick auf die verunglückte Türkenstraße mit der aus ihrem natürlichen Bauzusammenhang herausgerissenen katholischen Kirche im Hintergrund. Vor allem aber könnte es nicht genug bedauert werden, wenn das Gebäude 311—314 fallen müßte. Dieses Haus paßt so vorzüglich an seinen jetzigen Platz und weiß mit seiner breit hingelagerten Masse so viel von alter Wohlhabenheit und behäbigem Bürgersinn zu erzählen, daß es wirklich jammerschade wäre, diesen geschichtlich gewordenen und jedem echten St. Johanner zweifellos fest ans Herz gewachsenen Abschluß des Marktes zu vernichten. Es ist wohl unbedenklich zu sagen, daß durch jede andere, wenn auch künstlerisch noch so hoch stehende, Ausbildung dieser Abschlußwand das Platzbild gegenüber dem bisherigen Zustand verlieren müßte.

*) Diese punktierte Linie fällt mit der Trennungslinie der beiden Teile 312 und 313 des Gesamthauses 311—314 zusammen und hat mit der vorderen Ecke gerade die Entfernung 18 m von der abgeschrägten Hausecke o. Es wäre also der Forderung des Programms schon mit dem Abbruch der beiden vorderen Gebäudeteile 311 und 312 genügt. Ob freilich eine Erhaltung des Restes 313 und 314 praktische Bedeutung hat, ist nur an Ort und Stelle auf Grund eingehender Untersuchungen zu entscheiden. Vermutlich würde eine derartige Teilung des Hauses nicht nur auf erhebliche technische Schwierigkeiten stoßen, sondern auch künstlerisch kaum von Wert sein.

2. Zurücklegung der Ecke o (siehe Abb. b, Tafel 25).

Aus dem bisherigen folgt, daß schwerwiegende, hauptsächlich künstlerische Bedenken gegen die aus Rücksichten des Fahrverkehrs nicht zu beanstandende Zurückrückung der Ecke a sprechen. Es bleibt somit nur noch übrig, den Hebel an der Ecke o anzusetzen. Wie im folgenden ausgeführt wird, weisen sowohl verkehrstechnische wie künstlerische Gründe darauf hin, daß diese Ecke weggenommen wird.

a) Zieht man außer dem bisher nur berücksichtigten Fahrverkehr auch die Bedürfnisse der Fußgänger an Straßenenge o—a in Erwägung, so ist zu sagen, daß es nicht die Ecke a, sondern die Ecke o ist, welche das größte Menschengewühl und die meisten Zusammenstöße von Personen aufweist. Das läßt sich ohne weiteres beobachten, wenn man etwa mittags um 12 oder abends um 6 Uhr an dieser Stelle sich aufstellt und dem vorüberflutenden Menschenstrom zuschaut. Dieser bewegt sich, von der Bahnhofstraße herkommend, fast ausschließlich dem nördlichen Gehwege des Marktplatzes entlang bis zur Ecke o, wo er sich teilt, um entweder in die Türkenstraße abzubiegen oder, diese überquerend, auf den nördlichen Gehweg der Obertorstraße überzugehen. Nur ganz vereinzelte Personen überschreiten die Straßenenge und gehen auf dem südlichen Bürgersteige der Obertorstraße weiter. Das hat wohl zum Teil darin seinen Grund, daß dieser südliche Bürgersteig sehr schmal ist und in beängstigender Nähe der Straßenbahngleise sich hinzieht. Der Hauptgrund ist aber zweifellos der, daß überhaupt jedes Überschreiten eines stärkeren Wagenverkehrsstroms für den Fußgänger Unannehmlichkeiten mit sich bringt und daher nach Möglichkeit vermieden wird. Es ist deshalb auch bei etwaiger Zurückrückung der Ecke a und Erbreiterung des südlichen Gehwegs der Obertorstraße wohl kaum zu erwarten, daß sich der Fußgängerstrom nunmehr zur Erreichung dieses Gehwegs von der Ecke o aus quer über die erbreiterte Obertorstraße hinüberbewegen würde. Vielmehr würde er sich, um nur die wenig verkehrsreiche Türkenstraße überschreiten zu müssen, nach wie vor in der Hauptsache auf der Nordseite halten und damit an der Ecke o auch in Zukunft bedeutende Störungen und Unannehmlichkeiten verursachen. Diese Schwierigkeiten würden noch dadurch gesteigert, daß das an der Ecke o befindliche Haus „zum Vetter Nickel" unglückseligerweise eine Wirtschaft ist, die Kinomathographenbetrieb hat und deren Besucher durch die an der abgeschrägten Ecke angebrachten Türe immer unmittelbar senkrecht auf den vorübereilenden Menschenstrom stoßen. Bei Zurückrückung der Ecke a würden zwar die eben besprochenen Unzuträglichkeiten durch entsprechende Verbreiterung des Gehwegs an der Ecke o etwas gemildert, nie aber ganz behoben werden können, was namentlich deshalb bedenklich erscheint, weil für die Zukunft hier jedenfalls noch eine Steigerung des Personenverkehrs zu erwarten sein dürfte. Eine richtige Abhilfe ist daher nur durch Zurücklegung der Ecke o möglich. Eine solche würde einerseits die Fußgängerfrage an der Wurzel angreifen, andererseits für den Fahrverkehr genau dieselben Vorteile bringen, wie eine Zurücklegung der Ecke a; nur die Straßenbahnlinie müßte in beiden Fällen etwas verschieden gelegt werden.

b) Abgesehen von diesen verkehrstechnischen Schwierigkeiten bildet die Ecke o aber auch wegen künstlerischer



Abb. 2. Blick auf die Ecke Türkenstraße am Marktplatz.

Mängel ein Schmerzenskind des Ganzen. Stoßen doch hier die alte und neue — genauer die eben erst vergangene — Zeit mit ihrer grundverschiedenen Bauweise in geradezu wehtuender Weise aufeinander. Die ganze nördliche Straßenwand des Marktplatzes weist wohl zusammengestimmte alte Gebäude auf, deren Stirnen in Putz gehalten und die zum großen Teil mit Mansardendächern abgedeckt sind; und nun tritt plötzlich an der Ecke ein großer roter Backsteinbau prahlerisch hervor und vernichtet den ganzen heimeligen Eindruck. Wie aus Abbildung a Tafel 26 und Textbild 2 hervorgeht, bildet dieses Bauwerk den letzten Abschluß der seinerzeit zurückgerückten westlichen Häuserreihe der Türkenstraße und ist mitsamt diesen Gebäuden in einer — erst wenig zurückliegenden — Zeit erstellt worden, in der man noch alles Heil vom Backstein erwartete; es wäre daher nur zu wünschen, daß dieses Gebäude entfernt und so die frühere Sünde wieder gutgemacht würde. Damit wären von den Ecken v und w der beiden anliegenden Häuser bis zur Ecke a des gegenüberliegenden Gebäudes gerade die im Programm geforderten 18 m lichter Weite geschaffen und es entstünde nunmehr hier ein einspringender, von zwei Giebeln begrenzter Straßenwinkel. Der Giebel des Hauses 430 würde den Abschluß der nördlichen Häuserwand des Marktplatzes bilden, wäre daher wie diese zu verputzen. Der andere würde die moderne Backsteinhäuserreihe der Türkenstraße abschließen und wäre deshalb in Backstein aufzuführen. Auf diese Weise ließe sich an der Ecke o der Übergang von der älteren Putz- zu der neueren Backsteinbauweise ohne Härte vollziehen. Dabei bliebe dem Marktplatz seine Geschlossenheit gewahrt, da zu der Verhinderung des Durchblicks nach der Obertorstraße nur die Ecke u festgehalten zu werden braucht*) und das Stück v—o nicht sonderlich vermißt werden wird. Gleichzeitig wäre auch in dem viel zu langen Linienzug der Mainzer Straße wieder ein Ruhepunkt für das Auge gegeben, der, weil der übrigen Bauweise mehr angepaßt, entschieden wohltuender wirken würde, als der bisherige.

*) Man könnte sogar von diesem Gesichtspunkt aus ohne wesentlichen Schaden für den Marktplatz unbedenklich auch noch das Haus 430 herausnehmen. Doch erscheint es nicht notwendig, über die im Programm geforderten 18 m hinauszugehen.

B. Die Straßenumgestaltung.

Hierfür wird zweckmäßig der Grundsatz möglichster Anlehnung an das bisherige durchgeführt. Nachdem die südliche Baulinie der Obertorstraße festgelegt ist, fragt es sich nur noch, wie die nördliche mit der Forderung des Programms in Einklang zu bringen ist, wonach die Obertorstraße „entsprechend der Breite der Mainzer Straße zu erweitern" ist. Es ergeben sich hier wieder zwei Möglichkeiten; entweder wird die ganze nördliche Baulinie bis auf 18 m Abstand von der südlichen weggerückt oder aber werden unter teilweiser Festhaltung der ersteren Linie die Fußwege in die Häuser selbst verlegt, also laubenartig angeordnet.

1. Hinausrückung der nördlichen Baulinie.

Die erste Möglichkeit, die Hinausrückung der nördlichen Baulinie auf 18 m Abstand von der südlichen würde eine unbeschränkte Weiterführung des Querschnitts der Mainzer Straße ermöglichen, d. h. es würde sich an die südliche Baulinie zunächst ein 3,5 m breiter Gehweg, sodann eine 11 m breite Fahrbahn und schließlich wieder ein Bürgersteig von derselben Breite wie oben anschließen. Diese Ausbildung hat indes folgendes gegen sich:

a) Vom Verkehrsstandpunkt aus sollte eine Versetzung der Achsen beider Straßen gegeneinander, die bei Wohnstraßen ja durchaus angebracht ist, wegen der Unzuträglichkeiten für Fuhrwerke und Straßenbahn nach Möglichkeit vermieden werden, sodann würde das weite Vorragen des südlichen Gehwegs an der Ecke a die volle Ausnützung der neu zu schaffenden Durchfahrt a—o wesentlich einschränken, ganz abgesehen davon, daß bei dem oben geschilderten Verlauf des Fußgängerstroms eine Breite von 3,50 m für diesen südlichen Gehweg als zu hoch erscheint.

b) Künstlerische Rücksichten würden zwar einem Niederreißen der nördlichen Gebäude kaum entgegenstehen, da die, übrigens ganz malerisch aussehenden, Häuser 224 bis 228 (Abb. a Tafel 26) wegen ihrer Kleinheit und Baufälligkeit in dieser Geschäftslage auf die Dauer doch nicht festgehalten werden können und die drei Gebäude 230, 239 und 240 in das Straßenbild nicht hineinpassen. Dagegen erscheint es nicht angebracht, neben der kalten Weite der Türken- und Mainzer Straße noch eine weitere derartige Öde zu schaffen. Vielmehr muß das Bestreben dahingehen, die Breite der neuen Obertorstraße auf das geringst mögliche Maß zu beschränken und dem läßt sich, wie schon im Programm bemerkt, nur Rechnung tragen durch

2. Einbau der Bürgersteige.

So hübsche architektonische Bilder auch derartige Einbauten der Bürgersteige als Laubengänge in die Häuser gewähren, so darf man sich doch die Tatsache nicht verhehlen, daß, namentlich da, wo man die Lauben in bereits vorhandenen Häusern einrichtet, bei denen man mit dem Höhenmaß beschränkt ist, die anstoßenden Geschäftsräume unter diesen lichtraubenden Vorbauten leiden. Auch stellen sich die letzteren selbstredend keineswegs billig, sei es nun, daß sie nachträglich in bestehende Häuser eingebaut oder schon von Anfang an bei Neubauten vorgesehen werden. Es erscheint deshalb zweckmäßig, diese Laubengänge nicht allzuweit auszudehnen, sondern bloß auf den unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken, mit an-

dern Worten: nur da, wo Gebäude erhalten werden sollen, die Lauben einzubauen, wo aber Neubauten erstellt werden, diese um das entsprechende Gehwegmaß zurückzurücken. Damit ist zugleich eine wohltuende Abwechslung gegenüber einer, auf die Dauer auch langweilig werdenden starren Durchführung des Laubengedankens geschaffen. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend wäre die Einzelanordnung etwa in folgender Weise zu treffen (Abb. b Tafel 25):

a) Ausbildung der Südseite.

Der an der Nordseite des alten Torturms (Gebäude 307) etwa 3 m weit vorspringende Ausbau fordert geradezu gebieterisch eine Ausbildung als Eingang für die Laubenanlage. Die durch die Breite des Ausbaues gegebene Laubenweite, für die nach Abzug der Pfeiler noch rund 2,50 m lichten Raums bleibt, wäre auf die ganze Länge der südlichen Straßenseite durchzuführen, da ja nach obigem auf dieser Seite der Verkehr dauernd doch etwas schwächer bleiben dürfte. Die kleinen Häuser 308 und 309 würden keinen Einbau mehr vertragen, wären daher abzubrechen; statt ihrer könnte ein größeres Gebäude, um die Laubenbreite zurückgerückt, erstellt werden. Mit Gebäude 310 beginnen alsdann wieder die Lauben, ziehen sich bis 311 weiter, biegen an der Ecke a nach Süden um und werden zur Erhöhung des Eindrucks vom Marktplatz aus am besten bis zur Trennungslinie zwischen 313 und 314 durchgeführt. Entlang der Hausfluchtlinie verläuft eine 20 cm weit vorspringende Bordsteinkante, die als Radabweiser zu dienen hat.

Was Gebäude 307 (Abb. b Tafel 26), insbesondere den alten Torpfeiler anlangt, so wäre es der Mühe wert, aus alten Bildern und Zeichnungen seine frühere Gestalt festzustellen und alsdann die neue Form dieser alten möglichst getreu anzupassen. Auf alle Fälle ließe sich aus ihm „etwas machen“, auch wenn es nicht mehr möglich sein sollte, sein altes Aussehen genau festzulegen. Desgleichen könnte auch aus dem anschließenden Bauteil, für den namentlich die von Westen her gesehene Auskragung im ersten Stock inbetracht kommt, ein hübsches Architekturbild geschaffen werden. Das ganze Anwesen 307 wäre als dauerndes Andenken an vergangene Zeiten in möglichst einfacher Gestalt der Nachwelt zu überliefern. Dabei wäre vor allem auch mit der Verwendung von Holzfachwerk zu rechnen und hierfür eine Entbindung von den polizeilichen Vorschriften zu erwirken. Sollten örtliche Untersuchungen ergeben, daß eine Durchführung dieses Gedankens unmöglich ist, dann könnte immer noch eine Erhaltung des Torturms unter weitergehendem Umbau des anschließenden Gebäudes, etwa wie in dem Schaubild (Tafel 27) dargestellt, gewählt werden.

Das neu zu errichtende Gebäude 308 und 309 hätte noch einen Teil des Hofraums mitzubenützen. Der Baustil wäre den beiden benachbarten Gebäuden 307 und 310 anzupassen, insbesondere sollte man auch in Erwägung ziehen, ob nicht eine schmale Überbauung der Hofeinfahrt nach Gebäude 307 zu angebracht wäre (vergl. die gestrichelte Linie Tafel 25 Abb. b). Gebäude 310 würde wohl, wiederum unter Benützung der Hofräume und Nebengebäude, nach hinten eine entsprechende Erweiterung zu erfahren haben. Bei Gebäude 311—314 wäre zu untersuchen, wie der Aufbau eines dritten Stockwerks wirkte. Man bekommt nämlich, trotz aller Achtung vor dem Bestehenden, von weiter her gesehen unwillkürlich den Eindruck, daß der



Abb. 3. Blick auf die Ecke Faßstraße am Marktplatz.

durch dieses Haus dargestellte Abschluß des Marktes gegenüber den umliegenden Gebäuden etwas zu niedrig ist. Natürlich müßte aber das bezeichnende Mansardendach erhalten bleiben.

Im Anschluß an dieses Haus mögen auch noch einige Worte über sein Gegenstück, das Gebäude 417—418 gesagt werden. Dieses freundliche Giebelhaus mit abgewalmter Dachfläche ist, wie es sich von der Türkenstraße aus darstellt, in Textbild 3 zu sehen. Bei Zurückrückung der Ecke o tritt dieses Bild noch mehr in die Erscheinung; deswegen wäre es zu empfehlen, seinen jetzigen Zustand mit geringen Mitteln zu verbessern. Das Haus ist anscheinend zurzeit zwischen zwei verschiedenen Besitzern geteilt und jeder hat nun, ohne Rücksicht auf den andern, die Stirnseite seines Hausteils nach seinem eigenen Kopf behandelt. Gleichzeitig hat der Nachbar von 416 oben einen unschönen Verbindungsgang herübergebaut. Beides müßte abgeändert werden, um den Durchblick von der Türkenstraße aus zu einem erfreulichen zu gestalten.

b) Ausbildung der Nordseite.

Hier wäre entsprechend dem stärkeren Verkehr ein etwas breiterer Gehweg anzuordnen. Dabei wären die neuen Häuser 230, 239 und 240, deren Abbruch ja doch nur schwer durchgeführt werden könnte, zu untertunneln, während die anschließenden älteren Gebäude 224—228, bei denen ein Einbau von Lauben kaum mehr lohnen dürfte, sofort entsprechend ausgebildeten Neubauten zu weichen hätten. Eine besonders sorgfältige Ausbildung müßte dem Gebäude 224 zuteil werden, da dessen Erscheinung wegen des Durchblicks vom Markt aus besonders ins Gewicht fällt. Die Fluchtlinie könnte hier etwas nach Norden abgeschrägt werden, um die Kurvenführung der Straßenbahn leichter zu gestalten (Abb. b Tafel 25).

c) Straßenbahnlinie.

Diese ist so gelegt, daß bei der Ecke a noch ein Zwischenraum von 3 m für ungehinderte Einfahrt in die Obertorstraße ohne Kreuzung des Geleises zur Verfügung steht. Sollte indes die Straßenbahnverwaltung an der kurzen Gegenkurve Anstand nehmen, so könnte jederzeit, unter Verzichtleistung auf obige Verkehrsvereinfachung, auch eine der jetzigen sich nähernde Linienführung gewählt werden.

FLÄCHENSTADT UND RAUMSTADT.

Von Dr. HANS SCHMIDKUNZ, Berlin-Halensee.

Wie ungeschickt sind wir, wenn wir ein bis zum Rande volles Gefäß tragen sollen, ohne daraus etwas zu verschütten! Denn dies ist eine Flächentätigkeit; wir aber sind körperliche Wesen mit dem Bedarf und Bedürfnis eines räumlichen Gebarens, das uns schon bei unseren Kleinen viel zu schaffen macht, wenn sie sich nicht mit dem Hin- und Herlaufen begnügen, sondern mit dem Buddeln in den Erdboden hinein und mit dem Klettern auf die Bäume hinauf der dritten „Dimension" huldigen. Schlimmer noch machten's wohl die mit dem Turmbau zu Babel. Aber vielleicht hatten sie doch auch recht: vielleicht war in Babel auf der einen Verkehrsfläche nimmer auszukommen, und sie hätten, statt nur linear in die lothrechte Richtung zu gehen, eine zur ersten parallele Verkehrsfläche schaffen — d. h. eine Hochbahn o. dgl. bauen sollen.

Reicht das Wohnen im Erdgeschoß nicht mehr zu, dann baut man einen ersten Stock, einen zweiten — schließlich den so und so vielten eines amerikanischen Wolkenkratzers. Da liegen parallele Flächen übereinander. Allein sie schaffen die neuen Verkehrsflächen nur so viel Meter weit, wie eine Wohnung reicht. Unsere Mietkasernen sind eigentlich aneinandergefügte Turmbündel. Früher kam es wenigstens vor, daß längere Flure durchs Haus liefen; und jetzt noch hat nicht nur das süddeutsche Bauernhaus seinen umlaufenden Balkon, sondern auch das Schloß seine „Enfilade" und das große Amtsgebäude seine langen Gänge, auf denen man wie auf Hochstraßen ein Stückchen Stadt durchwandern kann. Aber daß von Haus zu Haus Hochstiege führten, auf denen man so zu Fuß wandern, wie auf der Hochbahn fahren könnte: dazu hat es die Stadtbaukunst noch nicht gebracht.

Und doch drängt alles dazu, daß wir aus der einen Stadtbodenfläche herauskommen. Die Lebensgefahren werden immer schlimmer, zumal wo Kreuzungen den Verkehr ineinanderschieben. Ihre beste Lösung ist die gleiche Aufgabe wie die, aus sechs Streichhölzern vier gleichseitige Dreiecke von der Seitenlänge der Hölzer zu bilden — eine in der Fläche eben unlösbare Aufgabe. Auf zahlreichen Gebieten wird man jetzt körperlich, sogar auch in der Strategie. Und Ferdinand Maacks „Raumschach", das die 64 Felder durch 512 Würfelchen ersetzt, zeigt beweiskräftig, daß das Brettschach nur eine „Involution" des räumlichen Urschaches ist.

Als eine Involution des körperlichen Menschen könnte man auch seine — geologisch begreifliche — Bindung an die Oberfläche der Erde bezeichnen. Doch sein technischer Geist löst diese Involution nach rückwärts auf, geht in die Tiefe und in die Höhe und kann sich schließlich mit einer im Wesen bloß flächenhaften Stadt nicht mehr begnügen. Er muß sie zu einer raumhaften Stadt erweitern, muß sowohl drüber weg wie drunter durchkommen, mit Unterbahn und Hochbahn und hoffentlich auch mit Hochstraßen — vielleicht selbst mit Unterstraßen. Heraus aus der einen Fläche, erst durch Türme, dann durch die Turmbündel mehrstöckiger Gebäude, zuletzt durch die Schichtung mehrerer paralleler Verkehrsflächen! Auch das gegenwärtige Theater mit seinen Rängen ist erst ein unvollkommener Anlauf zur Flächenschichtung; das antike Amphitheater war wenigstens einigermaßen ein vollkommenerer Flächenbau. Bis endlich wiederum die Fläche siegt, die Stadt weiter und weiter hinausgreift aufs Land, wie ein zerfließender Aufguß. Da geht wieder die Raumstadt in die Flächenstadt über; die „Dreischichtung" oder „Mehrschichtung" des städtischen Verkehrs kann ihre Parallelflächen einander mehr und mehr nähern und zu der einen Landfläche werden lassen. Dann genießen wir diese auch um so besser, je gegensätzlicher ihr drinnen die Raumwelt wird, die zugleich berufen ist, der Baukunst ungeahnte Möglichkeiten zu eröffnen.

Es würde nun bereits eine interessante Aufgabe sein, eine Geschichte der bisherigen Versuche zur Überwindung der einen und einzigen Verkehrsfläche zu schreiben. Können wir nun dies in unseren Zeilen nicht einmal abgekürzt leisten, so dürfen wir doch auf ein paar Einzelheiten aufmerksam machen. Der Zufall führt uns gerade die Anwendung des Grundsatzes auf eine nicht eben ideale, jedoch unentbehrliche Einrichtung zu: auf die Bedürfnisanstalten. Wenn etwas, so eignen sich diese zur unterirdischen Anlage. Sie befreit nicht nur die Verkehrsfläche von unschönen Störungen, sondern gibt auch die Gelegenheit, jene Anstalten sowohl breiter anzulegen, wirkliche „Toiletten" aus ihnen zu machen, wie auch ihre bisher bekanntlich meist zu geringe Anzahl zu vermehren. In Berlin wollte der Magistrat vorerst wenigstens zwei solche Schöpfungen in der Unterwelt anlegen lassen; und hoffentlich wird es durch dieses Abwärts mit einer wirklich wichtigen Angelegenheit des städtischen Verkehrs aufwärts gehen.

Den weitestgreifenden Beitrag zum Übergang von der Flächenstadt in die Raumstadt bedeutet das neue Schnellbahnsystem August Scherl. Im ganzen und in den allermeisten Einzelheiten ist es bereits wohl allenthalben so lebhaft besprochen, gebilligt und getadelt worden, daß uns hier nur wenige Worte über das zu sagen bleiben, was unser Thema angeht.

In der Kritik der „Krisis" im gegenwärtigen Eisenbahnwesen interessiert uns besonders der berechtigte Tadel, daß der heutige innerstädtische Verkehr Haupt- und Nebenlinien verquickt. Es ist dies ein Seitenstück zu der fundamentalen Forderuug des modernen Städtebaues, ein dreifaches System von Hauptstraßen, Nebenstraßen und Wohnstraßen durchzuführen. Wir kennen den Schaden der Verquickung dieser Aufgaben von Straßen und können nun auch den der Nichtunterscheidung verschiedener Aufgaben städtischer Bahnen einsehen sowie seine Überwindung erhoffen.

Sodann interessieren wir uns für die Steigerung des Grundsatzes der Hochbahn durch die „Lufthochbahn", die über die Häuser hinwegführen und endgültig sowohl die Niveaukreuzungen wie auch die gegenseitige Abhängigkeit von Bahn einerseits, Straße und Häuserblock andererseits vernichten soll. Auch die weiteren Vorschläge für ein „Zubringernetz" im städtischen „Radialperipheriesystem", für Lenkung der Verkehrsströme in den Bahnhöfen durch

„Kabinen“ u. dgl. m. entsprechen unserem alten Grundsatze: den Verkehr nicht ineinander, sondern auseinander zu führen.

Endlich ist zu hoffen, daß eine radikale Vereinfachung und Vervollkommnung des Fernverkehrs (für die schon E. Engel verdienstvoll gewirkt hat) den unnatürlichen Gegensatz von Stadt und Land mit seiner steten Verdickung der städtischen und Verdünnung der ländlichen Kultur überwinden werde. W. Pastor kommt in einer Besprechung der „Gartendörfer“ (Tägliche Rundschau“, 20. Juni 1909 Nr. 283) auch auf den jetzigen Schnellbahnplan zu sprechen und trifft wohl das richtige, wenn er für die zunächst nötige Sache die hält: „Sorge zu tragen, daß nicht alles Land die Zwangsanpassung erleide an das mörderische Getriebe der Stadt“ usw.

Von unseren Stadtbau-Aufgaben aus liegt die nächste Erlösung aus diesem Getriebe in der Überwindung der städtischen Einflächigkeit. Eine bloße Hoffnung ist es allerdings, daß diese Vervollkommnung des Verkehrswesens und somit auch des Bauwesens die sozialen und seelischen Verwickelungen und Aufregungen des städtischen Lebens nicht noch steigern, sondern sie im Gegenteil vereinfachen und beruhigen werde — mindestens durch ihr vorbildliches Beispiel.

WETTBEWERB: FRAUENPLAN EISENACH.

Von Gartenarchitekt H. L. FOETH, Cöln.

Motto: Städtebau.

Bei der Bearbeitung des Entwurfes wurde der Hauptwert gelegt auf die Erhaltung und die Verschönerung des so reizvollen alten Stadtbildes. Die alten Baufluchtlinien sollten soviel wie möglich beibehalten werden, besonders an der Ecke des Gr. Wiegardt — siehe Lageplan unter a,

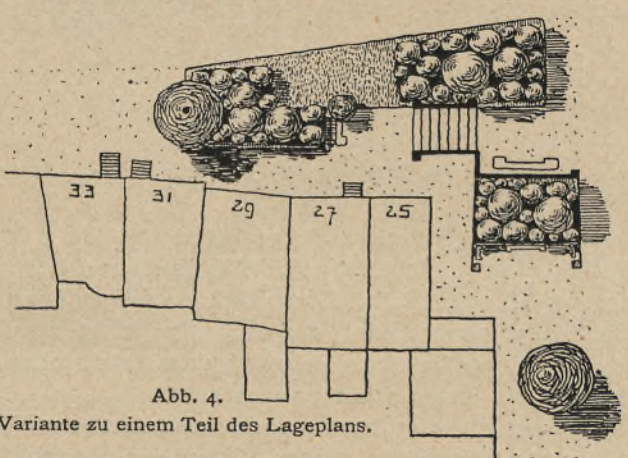


Abb. 4.
Variante zu einem Teil des Lageplans.

Tafel 28. Auch der Baublock zwischen Domstraße und Gr. Wiegardt wäre nach Möglichkeit in seiner alten malerischen Weise zu erhalten, was bei der Neubebauung zu berücksichtigen sein würde. — Für eine bessere Verbindung mit der Domstraße könnte Haus 47 fallen. Der hierdurch entstehende malerische Abschluß des Frauenplanes würde durch die Anbringung des einfachen Pflanzstreifens vor den Häusern 39—43 und von Bäumen vor Haus 30 und 32 erhöht. Der einspringende Winkel bei Haus 32 muß auf jeden Fall erhalten bleiben. Ein ähnliches malerisches Zusammenschließen von Haus und Pflanzung wird auch durch die vor den Häusern 25—33, 23 und 20 geplante Platzeinteilung erreicht. Die seitlich vorgeschlagene Bepflanzung statt einer Mittelanlage erhöht den malerischen Reiz der Gebäude. Eine ähnliche, vielleicht günstigere Lösung (bei Haus 25—33) zeigt die Federskizze, als Variante in Textbild 4 beigegeben.

Um das Bachhaus als Museum vor den anderen Häusern mehr zu betonen, ist eine Terrassierung des Vorgeländes entworfen, die als architektonischen Pflanzenschmuck Fliederhecken tragen soll. Der Vorplatz des Bachhauses wird durch eine Mauer mit Holzzaun abgegrenzt, wie Bild b auf Tafel 28 zeigt. Da durch den Abbruch des Baublocks am Frauenberg die Geschlossenheit des Frauenplanes, die unbedingt angestrebt werden muß, fortfallen würde, hat Verfasser die Geschlossenheit durch jene Anlage wieder herzustellen gesucht.

Der im nördlichen Teile sich befindende Sitzplatz (Bild c), umrahmt durch eine einseitige Pergola, gibt einen günstigen Abschluß von oben und gestattet einen Blick über die gesamte Platzanlage. Eng verbunden damit ist der kleine abgeschlossene Aufenthaltsgarten (Bild d) im südlichen Teil. Dieser ist zum gemütlichen Aufenthalt vom Verkehr vollständig abgeschlossen.

Doch nicht nur in diesem Teile ist für reichliche Sitzgelegenheit gesorgt worden, sondern auch in den übrigen Teilen des Frauenplanes. Der vorhandene große Baum bei der Lutherstraße ist für diesen Zweck zu erhalten und mit einer Rundbank zu versehen. Sämtliche Einzelanlagen des Platzes sind mit Holzzäunen zu umgeben.

Auf den Verkehr zwischen Lutherstraße und Frauenberg ist genügend Rücksicht genommen worden. Sämtliche Eingänge der Häuser sind bequem zu erreichen.

ZUR NIEDERLEGUNG DES JÄGERHOFPARKES IN DÜSSELDORF.

Die Stadtverordneten-Versammlung hatte in ihrer Sitzung vom 3. August 1909 den Erwerb des Schlosses Jägerhof (eines früheren Jagdschlosses der bergischen Landesherren, späteren Eigentums der preußischen Krone, in dem viele Jahre hindurch Fürst Karl Anton von Hohenzollern Hof gehalten hatte) nebst Park, die Festsetzung der Fluchtlinien für zwei neu anzulegende, den Park durchschneidende Straßen, sowie die Überweisung des Jägerhofgeländes

an den Grundstücksfonds beschlossen. Die Deckung des Kaufpreises sowie der Straßenbaukosten sollte dementsprechend aus Mitteln des Grundstücksfonds erfolgen.

Nach diesem Beschluß ist nun der zum Schloß Jägerhof gehörige Park niedergelegt nnd das Gelände teils als Straßen-, teils als Bauland verwendet worden.

Demgegenüber hatte sich ein zu diesem Zwecke besonders gebildetes Komitee zugleich im Namen von vielen tausend Mitbürgern, die durch Namensunterschrift ihr Einverständnis mit den Bestrebungen des Komitees erklärt haben, an den Herrn Oberbürgermeister mit der Bitte gewandt, von der Ausführung des Beschlusses abzusehen und die Erhaltung des Jägerhofparks als öffentliche Anlage ermöglichen zu wollen, indem zur Deckung des Kaufpreises anderweitige Vorschläge gemacht wurden, die auch noch nachträglich unseren Lesern an der Hand einer seinerzeit an den Herrn Oberbürgermeister von jenem Komitee gerichteten Eingabe zu unterbreiten von Wert sein dürfte.

Der Jägerhofpark war eine kostbare Anlage landschaftlicher Schönheit. Seltene und sehr alte Bäume standen abwechselnd mit Buschwerk in reizvollen Gruppen vereinigt. Diese Naturschönheit des Parks war das Ergebnis vieler Jahrzehnte und stellte einen Wert dar, der unersetzbar ist. Eine zielbewußte Naturdenkmalpflege, deren Bedeutung für eine ständig und schnell wachsende Großstadt wie Düsseldorf besonders schwerwiegend ist, drängte daher mit Notwendigkeit zur Erhaltung des Parks.

Ein besonderer und nicht ersetzbarer Wert des Jägerhofparks war weiterhin in seiner Lage inmitten der Stadt gegeben. Wegen dieser Lage ließ sich der Park auch nicht mit irgend einem anderen an der Grenze des Stadtgebiets oder in einem entlegeneren Stadtteil vergleichen. Es steht fest, daß, wenn der Jägerhofpark erst einmal bebaut ist, die Möglichkeit, an derselben oder einer nur ähnlich günstigen Stelle eine solche Anlage zu schaffen, für alle Zeiten ausgeschlossen ist. Schon der Umstand allein, daß das Jägerhofgelände — ganz abgesehen von seinem Parkwert — als Grundstück durch seine Lage und Größe für die Stadt eine Erwerbung ganz außergewöhnlicher Art darstellt, mußte die größten Bedenken erwecken, sich der Verfügung über diesen Besitz dauernd zu begeben, da sich noch gar nicht übersehen läßt, ob die Stadt nicht in vielleicht schon kurzer Zeit dringend seiner bedarf. Gerade durch seine Lage war der Park wie geschaffen zu einer öffentlichen Erholungsstätte, die nicht als eine bloße Erweiterung der vorhandenen städtischen Anlagen, etwa des Hofgartens, angesehen werden könnte, sondern eine Ergänzung von durchaus selbständigem Wert sein würde. Der Park würde nach dem übereinstimmenden Urteil der Sachverständigen durch seinen ganzen Charakter neben den übrigen städtischen Anlagen etwas durchaus Eigenartiges und eine Bereicherung für Düsseldorf gewesen sein, deren Anziehungskraft nicht unterschätzt werden darf.

Nach den Darlegungen des Herrn Oberbürgermeisters in der Stadtverordnetenversammlung am 3. August v. Js. mußte man annehmen, daß es an sich auch sein Wunsch und der der Stadtvertretung gewesen sei, den Jägerhofpark zu erhalten. Dies wurde auch weiterhin bestätigt durch eine Unterredung, die der Herr Oberbürgermeister bereitwillig einigen Mitgliedern des Komitees gewährt hatte. Wenn trotzdem der Beschluß, den Park aufzuteilen, zustande kam, so war dies auf Gründe zurückzuführen, die

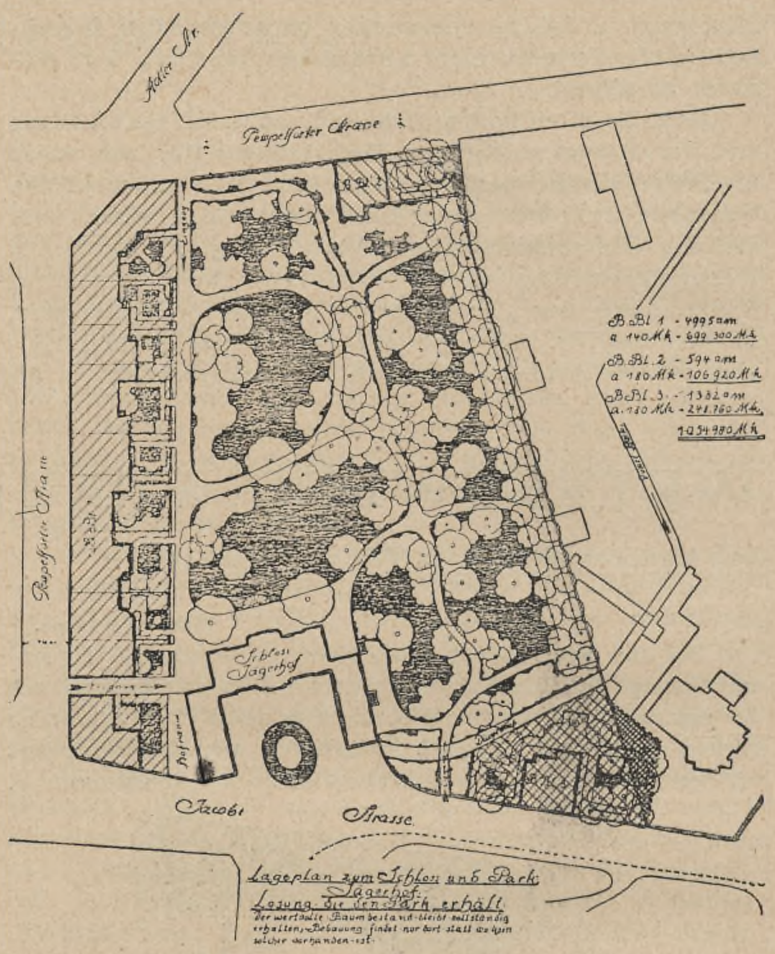


Abb. 5. Vorschlag zur Erhaltung des Jägerhofparkes in Düsseldorf.

außerhalb der eigentlichen Frage lagen, ob die Erhaltung des Parks eine im Interesse der Allgemeinheit berechtigte Forderung sei oder nicht. Diese Gründe waren finanzieller Art und bestanden darin, daß sich eine Möglichkeit, die Kosten des Erwerbs ohne Belastung des städtischen Etats zu decken, bis dahin nicht gezeigt hatte.

Auch das Komitee hat in Anerkennung dieser Verhältnisse es zur Grundlage seines Vorgehens gemacht, eine Belastung der Stadt zu vermeiden. Es galt also eine Lösung zu suchen, die einen Ausgleich der einander widerstreitenden Interessen bot.

Diese wurde in der Aufstellung eines Bebauungsplanes gefunden, der unter Schonung des Baumbestandes und Erhaltung des eigentlichen Parks den größten Teil der erforderlichen Summe darbot, so daß insoweit die Deckung von vornherein sichergestellt gewesen wäre, und zwar durch eine Teil-Randbebauung. Siehe obenstehendes Textbild 5.

Durch die vorgeschlagene Bebauung an der nördlichen Parkseite (Baublock 1) würde der Baumbestand nicht berührt worden sein, da dort das Orangeriegebäude stand, das ohne Schaden fallen konnte. Auch die beiden anderen kleinen Baublöcke (2 und 3) würden keine wesentliche Wertverminderung für den Park ergeben haben. Andererseits aber wäre durch diese Art der Bebauung ein sehr wertvolles Bauland gewonnen worden, jedenfalls weit wertvoller, als wenn das ganze Gelände von Straßen zerschnitten und parzelliert wird. Die Häuser an der Pempelforter Straße waren so gedacht, daß die Wohnfront (Südseite) nach dem Park zu gelegen hätte und daß die Häuser nach dieser Seite hin Hausgärten erhalten hätten.

Auch die architektonische Ausgestaltung hätte dieser Bedeutung der Parkseite der Häuser zu entsprechen gehabt; keinesfalls also würde man hier gewöhnliche Hinterfronten mit ihren ästhetischen Nachteilen gehabt haben. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß die hier entstandenen Häuser durch ihre Lage unmittelbar am Park und durch ihre Bauweise, die ihre Bewohner dem Straßenlärm und Straßenstaub entrückt, für Düsseldorf etwas Neuartiges gewesen und stark begehrt worden wären.

Der aus der vorgeschlagenen Bebauung von der Stadt zu erzielende Betrag war nach dem Gutachten erster erfahrener Sachverständiger bei durchaus vorsichtiger Schätzung auf 1 054 980 Mark veranschlagt:

Baublock 1 = 4995	Quadratmeser	zu 140 M.	=	699 300 M.
„ 2 = 594	„	„ 180 „	=	106 920 „
„ 3 = 1382	„	„ 180 „	=	248 760 „
			zusammen	1 054 980 M.

Auf diese Weise wäre also schon der bei weitem größte Teil des von der Stadt für den Jägerhofpark aufzuwendende Kaufpreis mit Sicherheit beschafft worden.

Die Deckung des noch verbleibenden Restes hätte sich alsdann durch eine öffentliche Sammlung erreichen lassen, die zu veranstalten sich das Komitee bereit erklärt hatte. Als Vorarbeit dazu war ein öffentlicher Aufruf erlassen, der nicht allein den Beweis geliefert hat, daß der Wunsch und die Vorschläge für Erhaltung des Parks in den weitesten Kreisen Unterstützung fanden, sondern auch einen Anhalt dafür gebracht hat, daß in der Düsseldorfer Bürgerschaft Bereitwilligkeit vorhanden war, zur Erhaltung des Parks durch die Tat mitzuwirken. Die Zustimmungserklärungen gingen aus insbesondere von Mitgliedern der Königlichen Regierung, der Generalkomission sowie der Kunstakademie; von Beamten der Provinzialverwaltung; von Richtern jeden Ranges, von Staatsanwälten, den meisten Rechtsanwälten und Notaren; von über hundert Künstlern (darunter A. Achenbach und v. Gebhardt); von Geistlichen aller Bekenntnisse; von höheren und niederen Postbeamten; von einer außerordentlich großen Anzahl von Lehrern und Lehrerinnen der Volksschule wie des höheren Schulfaches; von aktiven wie inaktiven Offizieren; von den meisten der hiesigen Ärzte und Apotheker; von bedeutenden Vertretern des Handelsstandes und der Industrie; von Rentnern; von hochangesehenen Frauen; von Ingenieuren, Architekten, Gartenarchitekten und Kunstgärtnern; von Gewerbetreibenden aller Art; von einfachen Arbeitern, überhaupt von Bürgern und Bürgerinnen aller Stände.

Leider hat die Stadtgemeinde dieses Anerbieten zurückgewiesen — der schöne Park ist gefallen, das Gelände zerstückelt worden! Wenn dies noch in der Kunst- und Gartenstadt Düsseldorf möglich war, so kann man sich nicht wundern, daß die Bewegung zugunsten eines modernen Städtebaues, mit dem Kunst- und Naturdenkmalpflege zusammengehen und in dem die sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnisse einer Stadt auch ihren künstlerischen Ausdruck finden sollen, so geringe Fortschritte macht. Den meisten Stadtverwaltungen ist Städtebau immer noch schlechthin Straßenbau!

KLEINE MITTEILUNGEN.

Der HAUPTAUSSCHUSS ZUR FÖRDERUNG VON LEIBESÜBUNGEN IN GROSS-BERLIN hat an die beiden Häuser des preußischen Landtages, an die Kgl. Staatsregierung, die Magistrate und Gemeindevorstände Groß-Berlins eine Denkschrift über die Notwendigkeit der Beschaffung von Spielplätzen eingereicht, aus der wir auszugsweise folgendes mitteilen.

Die Erkenntnis der Bedeutung, die einer planmäßigen Förderung gesunder Leibesübungen für die körperliche und moralische Gesundung der Jugend und für die Erhaltung der Wehrkraft und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit unseres Volkes zukommt, hat die Gewissen dafür geschärft, daß namentlich in den Großstädten gegenüber der aufreibenden einseitigen Tätigkeit in den Werkstätten, Läden und Schreibstuben und den oft ebenso ungesunden Arten der Zerstreuung, die aus Mangel an Erholungsplätzen in raucherfüllten, dunstigen Lokalen gesucht werden, ein Gegengewicht geschaffen werden muß.

In Berlin und den angrenzenden Gemeinden, wo diese Frage besonders gebieterisch ihre Lösung fordert, ist im März vorigen Jahres auf Anregung des damaligen Oberpräsidenten, jetzigen Kultusministers Herrn von Trott zu Solz der Hauptausschuß zur Förderung von Leibesübungen in Groß-Berlin gebildet worden, dem Vertreter der staatlichen und kommunalen Verwaltungsbehörden, der Schulbehörden, sonstiger an der Frage interessierter Körperschaften sowie der angesehensten auf dem Gebiete tätigen Vereine und Verbände Groß-Berlins angehören. Sein engerer Arbeitsausschuß hat die Untersuchung der Frage in Angriff genommen, durch welche Mittel und Wege die Pflege der Leibesübungen (Turnen, Spiel, Sport) unter der schulentlassenen Jugend in Groß-Berlin die dringend gebotene nachhaltige Förderung erfahren könne. Im Verlaufe dieser Beratungen hat sich herausgestellt, daß als der springende Punkt, mit dem alle diese Bestrebungen stehen und fallen, die Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Spielplätzen angesehen werden muß, deren Mangel von allen Seiten beklagt wird und deren Beschaffung bei der fortschreitenden Bebauung auf immer größere Schwierigkeiten stoßen wird.

In dieser Frage sind, was den Bedarf an Spielgelegenheiten anlangt, zwei Gesichtspunkte zu unterscheiden. Wir gebrauchen zunächst dringend eine größere Zahl kleiner Spielplätze. Zu diesem Zwecke wird beim Neubau von Schulen für große Schulhöfe zu sorgen sein; die Bepflanzung mit Bäumen ist, außer an den Rändern, mit Rücksicht auf die Spiele zu vermeiden. Diese Schulhöfe reichen aber schon für die schulpflichtige Jugend nicht aus. Völlig unzureichend sind sie, wenn die Spiele auf die ganze schulentlassene Jugend ausgedehnt werden. Es sind daher die Bebauungspläne künftighin so zu gestalten, daß innerhalb des Bebauungsgebiets hinreichende Spielplätze erhalten bleiben. Leider ist in dieser Beziehung in der Vergangenheit schon vieles versäumt worden. Die Betrachtung auch neuerer Bebauungspläne im Umkreise von Groß-Berlin führt zu dem Schlusse, daß man bei geringer Einschränkung der Breite der Straßen und der Ausdehnung der Schmuckanlagen ohne Mehrkosten Spielplätze hätte einrichten können. Namentlich sollte nicht versäumt werden, bei der geplanten Bebauung des westlichen Teiles des Tempelhofer Feldes auf entsprechend große Spielplätze Rücksicht zu nehmen.

In diesem Zusammenhang ist auch des in neuerer Zeit mehrfach hervorgetretenen Vorschlages zu gedenken, das Innere der Baublocks zu gemeinschaftlichen Spielplätzen für die umliegenden Häuser einzurichten und hierzu den Anreiz durch baupolizeiliche Bestimmungen zu geben, wie dies durch die neue Bauordnung der Stadt Königsberg i. Pr. bereits geschehen ist.

Außer diesen kleineren Spielplätzen im Innern der Stadt besteht aber das dringende Bedürfnis nach größeren Plätzen für die eigentliche Spiel- und sportliche Betätigung, die, soweit sie außerhalb gelegen sind, in einem kurzen Marsche erreichbar sein müssen und die sowohl die Jugend zur Abhaltung von Spielen, Wettkämpfen und turnerischen Übungen als auch größere Volksmengen als Zuschauer aufnehmen können. Nur wenige Gemeinden Groß-Berlins haben für Spielplätze gesorgt, und wo solche vorhanden sind, sind sie wiederum so klein, daß nur ein verschwindend kleiner Bruchteil der Kinder und Schulentlassenen dort spielen kann. Außer-

dem sind diese Plätze schon jetzt von vier- bis fünfstöckigen Steinmauern umgeben oder werden es in absehbarer Zeit sein, so daß von einer frischen und gesunden Luft, wie sie nun einmal zum Spielen notwendig ist, keine Rede sein kann. Dies gilt u. a. auch für die kleinen Spielplätze im Humboldthain und Friedrichshain, über deren Grasplätzen ständig eine rauchschwangere Luft lagert. Der einzige Platz in Groß-Berlin, der seiner Größe nach als Spielplatz in dem hier in Betracht kommenden Sinne in Frage kommt, ist der große Spielplatz im Treptower Parke.

Berlin zählte im Jahre 1909 rund 230 000 Gemeindeschulkinder. In den unmittelbar an Berlin grenzenden 25 Vororten betrug die Schülerzahl 1909: 135 000. Die Gesamtzahl der Gemeindeschulkinder in Groß-Berlin beträgt also 365 000. Zurzeit zählt man in Groß-Berlin 50—60 000 Fortbildungschüler. Wenn erst die Fortbildungsschulpflicht in allen Vororten durchgeführt und auch auf das weibliche Geschlecht ausgedehnt sein wird, so hat man mit 100 000 Fortbildungsschülern und -Schülerinnen zu rechnen.

Nach den Erfahrungen des Zentralausschusses für Volks- und Jugendspiele sind für 3000 Schulkinder 3 ha Spielfläche erforderlich, wenn angenommen wird, daß sich die Hälfte der Schulkinder an den Spielen beteiligt und für Knaben und Mädchen je zwei Spielnachmittage eingerichtet werden. Demnach würden für 370 000 Schulkinder etwa 350 ha Spielfläche zu beschaffen sein. Diese Spielfläche, auf die einzelnen Gemeinden Groß-Berlins verteilt, erscheint allerdings eine recht bedeutende. Die Verhältnisse liegen jedoch in Berlin besonders ungünstig im Vergleiche zu anderen Millionenstädten. In London z. B. steht der Bevölkerung eine Parkfläche von rund 1200 ha zur Verfügung, von der mehr als die Hälfte für Spielzwecke von der Jugend und den Erwachsenen benutzt werden kann. Berlin hingegen weist nur vier größere Gartenflächen im Umfange von rund 400 ha auf, von denen drei Viertel allein auf den Tiergarten entfallen. Alle diese Parks haben nur kleine, für Spielzwecke kaum in Betracht kommende Flächen aufzuweisen. Wenn es auch gelingen könnte, vielleicht 20—30 ha von diesen Parkflächen für die körperliche Betätigung der Jugend zu sichern, so bleibt doch noch die Beschaffung einer Spielfläche von mindestens 300 ha übrig.

Nun ist allerdings in letzter Zeit und zum Teile auch schon früher von den Militärbehörden den Schulen die Benutzung von Exerzierplätzen gestattet worden. Aber der Mangel an Wasser, an Kleiderablagestellen, das Verbot, Geräte im Boden zu befestigen, die Forderung, in geschlossenen Zügen an- und abzumarschieren, das weitere Verbot der Anwesenheit der Eltern: alle diese Beschränkungen lassen einen freien und ungezwungenen Spielbetrieb nicht aufkommen. So dankenswert daher das Entgegenkommen des Generalkommandos auch ist, so wird doch nur ein Teil der schulpflichtigen Jugend, ganz abgesehen von der Masse der Schulentlassenen, von dieser Vergünstigung Gebrauch machen können.

Die Aufgaben der Gemeinden Groß-Berlins, für Spiel- und Erholungsplätze zu sorgen, wird durch die Benutzungsmöglichkeit der Volksparks und der Exerzierplätze mit Rücksicht auf das große Gesamtbedürfnis zwar etwas verringert, zum mindesten bleibt aber die Beschaffung von Spielplätzen mit einer Fläche von 250 ha unbedingt erforderlich.

Ein Blick auf die Karte zeigt, daß der Grund und Boden Groß-Berlins bis auf kleine Reste des ehemals großen forstfiskalischen Besitzes Privatbesitz und daher für unsere Zwecke nicht zu erwerben ist. Wir haben unser Augenmerk daher wesentlich auf die Staatsländereien zu richten, von denen für Spielplatzzwecke folgende Teile zu erwerben sind:

Die Jungfernheide, die jetzt an den Sonntagen Hunderttausenden der im Norden und Nordwesten wohnenden Arbeiterbevölkerung als Erholungsstätte dient, ist bis auf einen kleinen Rest verkauft oder für den Verkauf bestimmt. Dem Vernehmen nach ist noch nicht verkauft der Teil zwischen dem Spandauer Wege und dem Schiffahrtskanal. Hier müßten Spielplätze in einer Gesamtgröße von 50—60 ha angelegt werden.

Ein zweiter Spielplatz wäre in der Nähe des Bahnhofs Grunewald anzulegen. Hier würden vielleicht 30 ha genügen, da der Teil des Grunewaldes, der als Volkspark erhalten bleiben soll, in unmittelbarer Nähe liegt. Dieser Spielplatz könnte von der Jugend Charlottenburgs, Wilmersdorfs, Schmargendorfs und Friedenaus zu Fuß erreicht werden.

Die staatlichen Waldungen in Schönholz sind, soweit festgestellt werden konnte, zwar noch nicht verkauft, aber in der Erschließung und Bebauung begriffen. Sollte es deshalb nicht mehr möglich sein, für die nordöstlichen starkbesiedelten Vororte Forstgelände zur Anlage von Spielplätzen zu erwerben, bliebe nur der Versuch übrig, von den städtischen Rieselfeldern in Malchow einen entsprechenden Teil zu einem Spielplatz einzurichten.

Für den Süden, Südwesten und Südosten kommt nur noch das Tempelhofer Feld in Betracht. Da der Teil westlich von der Tempelhofer Chaussee für den Verkauf bestimmt ist, so richtet sich der Blick auf den östlichen, an Rixdorf angrenzenden Teil, der für militärische Zwecke zurzeit nicht benutzt wird. Ein hier zu errichtender Spielplatz von etwa 20 ha Flächeninhalt würde von der in Berlin SW., S. und SO., in Schöneberg, Tempelhof und Rixdorf wohnenden Jugend zu Fuß erreicht werden können.

Angesichts der stetig wachsenden Arbeiterbevölkerung im Südosten Groß-Berlins erscheint die Erhaltung eines Teiles der Königsheide, soweit diese noch nicht für die Bebauung bestimmt ist, dringend wünschenswert.

Außer den vorstehend näher bezeichneten, etwa 100 ha umfassenden Spielflächen hätten die einzelnen Gemeinden Groß-Berlins innerhalb ihres Gemeindegebiets kleinere Spielplätze zu beschaffen. Darüber hinaus würden die Gemeinden ihr Augenmerk auf die Erwerbung von ausgedehnten Spiel- und Erholungsplätzen an der Peripherie Groß-Berlins zu richten haben.

Von den **LEITSÄTZEN FÜR DEN BAU EVANGELISCHER KIRCHEN**, die durch Beschluß der deutschen evangelischen Kirchenkonferenz zu Eisenach vom 20. Juni 1908 die Ratschläge für den Bau evangelischer Kirchen vom Jahre 1898 ersetzen sollen, teilen wir die sich auf die Gesamtanlage beziehenden im folgenden mit:

„Der Bauplatz der Kirche soll, wenn irgend möglich, eine freie Lage mit bequemen Zugängen von mehreren Seiten haben. Ist ein solcher Bauplatz nicht zu beschaffen, so ist jedenfalls dafür zu sorgen, daß die Würde der Kirche gewahrt und das Bauwerk durch die Nachbargebäude möglichst wenig beeinträchtigt wird. Namentlich ist darauf zu sehen, daß der Gottesdienst durch die Nachbarschaft nicht Belästigungen durch außergewöhnlich geräuschvolle Gewerbebetriebe ausgesetzt ist.

Soweit Lage und Beschaffenheit des Bauplatzes nicht auf eine andere Richtung weisen, empfiehlt sich die Berücksichtigung der alten Sitte, nach welcher der Altarraum der Kirche (Chor) gegen Sonnenaufgang liegt.

Bei der Anlage des Gebäudes ist vorzüglich auf Herstellung eines würdigen Raumes Bedacht zu nehmen, in welchem die zum Gottesdienst versammelte Gemeinde möglichst von jedem Platz aus Kanzel und Altar sehen und den dort das Amt verwaltenden Geistlichen gut verstehen kann.

Auf die Gestaltung des Grundrisses wird neben der Größe der Kirche sowie der Gestalt und Lage des Bauplatzes die beabsichtigte Anordnung des Gestühls von besonderem Einfluß sein.

Die Würde des evangelischen Kirchengebäudes verlangt ernste und edle Einfachheit in Gestalt und Farbe; auf den vorwiegenden Charakter der Bauweise der Landesgegend und auf die örtliche Umgebung der Kirche ist besonders mit zu achten.

Die einzelnen Bestandteile des Neubaues und seine innere Einrichtung sollen ein einheitliches Ganze bilden.

Bei Erweiterungsbauten sind brauchbare Reste älterer Kirchengebäude und Einrichtungen sorgsam zu schonen und nach Möglichkeit maßgebend zu benutzen. Ebenso sind ältere Einrichtungsgegenstände ohne Rücksicht auf die Übereinstimmung des Stils gewissenhaft zu erhalten."

„Die angemessene bauliche Verbindung der Kirche mit Pfarrhaus, Küsterwohnung und Gemeindehaus ist nach Lage der örtlichen Verhältnisse nicht zu beanstanden."

Während also nach dem ersten Satze grundsätzlich eine freie Lage gefordert wird, soll doch nach dem letzten Satze auch örtlichen Verhältnissen entsprechend die Verbindung der Kirche mit Pfarrhaus, Küsterwohnung und Gemeindehaus zu einem Gruppenbau zulässig sein. Die Verbindung mit dem privaten Profanbau wird demnach nur als Ausnahmefall angesehen.

Im übrigen hat die Konferenz den Kirchenregierungen empfohlen:

„1. der Vorbildung und Weiterbildung der bei Kirchenbauten in erster Linie einflußreichen Geistlichen in kirchlicher Kunst auf der Universität, besonders aber auf dem Predigerseminar und im Amte durch Einrichtung von Kunst- und Denkmalspflegekursen besondere Fürsorge zuzuwenden;

2. Die Anstellung von Kirchenbaumeistern (wenn auch nur im Nebenamt) und die Bildung von Sachverständigenausschüssen aus Geistlichen,

Architekten und anderen Kunstverständigen zur womöglich schon im allerersten Stadium von Kirchenbauplänen auszuübenden Beratung der Kirchenbehörden und der Kirchenvorstände, sowie zur Begutachtung von Bauskizzen oder Bauprojekten in Erwägung zu ziehen;

3. Versammlungen von Vertretern der Kirchenregierungen, Theologen, Kirchenbaumeistern und Kunstverständigen, die zur Verhandlung und Klärung in bezug auf die vorliegenden Probleme und Erfahrungen berufen sind, insbesondere den als in hohem Maße förderlich erwiesenen Kirchenbaukongressen jede mögliche Förderung angedeihen zu lassen und sie durch Vertreter der einzelnen Kirchengebiete zu beschicken.“

Es ist erfreulich, unter 3. den Erfolg der zuerst von der Vereinigung Berliner Architekten ins Leben gerufenen Kirchenbaukongresse bestätigt zu sehen, von deren Arbeit ja auch in den vorangeführten Leitsätzen ein bescheidener Niederschlag zu erkennen ist. Den Wünschen zu 1. und 2. aber wird der freischaffende Architekt mit gemischten Empfindungen gegenüberstehen. Dem Gutachten und — dem Wettbewerbe, der sich leicht dabei ergeben dürfte, beamteter Kirchenbaumeister ausgesetzt zu sein, kann unter Umständen ebenso jede künstlerische Freiheit beschränken, wie dies einseitige Kunstanschauungen der Bauherren jetzt schon oft genug tun und in Zukunft noch mehr tun werden, wenn erst das Bewußtsein sich geltend macht, auch etwas von Kunst gelernt zu haben.

Der in GOTHA AUSGESCHRIEBENE WETTBEWERB betrifft die Schöpfung eines Volksparks als Erholungsstätte für die zahlreiche Bevölkerung der nordöstlichen Vorstadt auf einem gegenwärtig noch aus Ackergrundstücken bestehenden Gelände von 10,8 ha Fläche.

Einen wesentlichen Bestandteil des Parkes soll Wald bilden. Bei der Auswahl der Bäume ist auf eine gewisse Abwechslung Bedacht zu nehmen, die auch dem naturkundlichen Unterricht der Schule zugute kommt. Einige für Spielbetrieb geeignete Rasenflächen sind vorzusehen, ebenso Plätze für Ruhebänke und Bedürfnisanstalten, sowie für ein etwa in späterer Zeit zu erbauendes Erfrischungshaus.

Für die Bepflanzung sind nur winterharte Pflanzen in Aussicht zu nehmen; auch ist bei Auswahl der Pflanzen zu beachten, daß sie, falls die Besiedelung des Stadtteils mit industriellen Anlagen fortschreitet, möglicherweise Ruß und Qualm ausgesetzt sind.

Der Aufwand für Herrichtung des Parkes soll 20 000 M. bis höchstens 30 000 M. betragen. Kies kostet in Gotha frei Verwendungsstelle grob 3,50 M., fein 4 M., 1 qm Sandweg, 15 cm stark, 1,10 M.; der Taglohn für Erdarbeiter beträgt durchschnittlich 3 M.

Der Plan des Volksparks ist im Maßstab von 1 : 1000 und derart einzureichen, daß er alle Einzelheiten klar erkennen läßt, dazu ein mit Maschinenschrift deutlich geschriebener Erläuterungsbericht nebst genauem nach jeder Richtung prüfungsfähigem Kostenanschlag.

Die preisgekrönten und die angekauften Entwürfe gehen mit allen Urheberrechten in das unbeschränkte Eigentum der Stadtgemeinde über.

Das Preisgericht besteht aus:

dem Oberbürgermeister der Stadt Gotha als Vorsitzendem, dem Dezernenten des Stadtrats für die öffentlichen Gärten und Anpflanzungen, dem Stadtbaurat; zwei Stadtverordneten, Gärtnereibesitzer W. Kliem und Geheimer Regierungsrat Dr. Samwor, und zwei Landschaftsgärtnern, Stadtgartendirektor Hampel in Leipzig und Garteninspektor Pollex in Mühlhausen i. Th.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

DIE KANZELHÄUSER UND ÄHNLICHE MIETHÄUSER ALT-DANZIGS. Von der technischen Hochschule zu Danzig zur Erlangung der Würde eines Doktor-Ingenieurs genehmigte Dissertation. Referent Baurat Professor Carsten, Korreferent Geh. Regierungsrat Professor Dr. Matthaei. Von Dr.-Ing. Felix Gentzen, Regierungsbauführer. Danzig 1909. Druck von W. F. Burau, Danzig.

SPÄTMITTELALTERLICHE STADTANLAGEN IN SÜDFRANKREICH. Von Dr. A. E. Brinckmann in Aachen. Sonderdruck aus der deutschen Bauzeitung. Berlin 1910.

POSTKARTEN DER WERKSTÄTTE FÜR MODERNE LICHTBILDKUNST von Susanne Homann, Darmstadt, je 4 Serien von München und Frankfurt a. M.

DIE BERLINER WALDVERWÜSTUNG UND VERWANDTE FRAGEN. Von Hermann Kötschke. Herausgegeben und im Verlage vom Ansiedelungsverein Groß-Berlin, Berlin-Schöneberg, Grunewaldstraße 30. Preis 1,30 M.

DIE ALTE REICHSSTADT NÖRDLINGEN AM RIES und ihre nähere Umgebung von Architekt Karl Straub mit Zeichnungen der Architekten Professoren E. Hönig, K. Söldner, Gust. Steinlein und K. Straub in München. Herausgegeben vom Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs in Nördlingen E. V. durch den Architekten K. Söldner. Preis 0,50 M.

EINLEITUNG IN DIE AKADEMISCHE PÄDAGOGIK. Von Dr. Hans Schmidkunz. Gr. 8°. Geheftet 3 M., gebunden 3,80 M. Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses in Halle a. S. 1910.

BOURDETS, B. R., ENTWÜRFE FÜR BERLIN. Von Dr. A. E. Brinckmann, Aachen. Mit fünf Abbildungen auf einer Tafel. Monatshefte für Kunstwissenschaft 1910.

CHRONIK.

WETTBEWERB UM EINEN GRUNDPLAN FÜR GROSS-BERLIN. 27 Entwürfe waren eingegangen, davon 6 Teilentwürfe, so daß 21 Entwürfe für die Preisbewerbung in Betracht kamen. Von diesen haben in der Sitzung des Preisgerichtes am 19. März d. J., dessen Zusammensetzung gegen das im § 5 der Wettbewerbsbedingungen mitgeteilte Preisrichterverzeichnis nicht unerheblich abwich, der Entwurf „In den Grenzen der Möglichkeit“ — Verfasser: Architekt Hermann Jansen in Berlin — und der Entwurf „Denk an künftig“, von der Hochbahngesellschaft gemeinsam mit den Professoren Brix und Genzmer in Berlin verfaßt, je einen Preis von 25 000 Mk. davongetragen. Ein dritter Preis von 15 000 Mk. ist auf den Entwurf „Et in terra pax“ gefallen, der die Herren Professor Bruno Möhring und Oberingenieur Richard Petersen im Verein mit dem bekannten Wohnungsreformer Professor Dr. Rudolf Eberstadt in Berlin zu Verfassern hat, endlich ein vierter Preis von 10 000 Mk. auf den Entwurf „Wo ein Wille, da ein Weg“, von der Baufirma Havestadt & Contag in Berlin-Wilmersdorf, Professor Blum in Hannover und Professor Dr.-Ing. Bruno Schmitz in Charlottenburg herrührend.

Rein äußerlich genommen erscheint das Ergebnis als kein allzu befriedigendes, da von der Erteilung eines Ersten Preises Abstand genommen und von dem fünften, dem vierten gleichwertigen Preise überhaupt kein Gebrauch gemacht worden ist. Dazu kommt, daß nur 4 Ankäufe be-

schlossen wurden, und zwar des Entwurfes „N — S — V“ vom Bauunternehmer Sprickerhof in Berlin-Grunewald zu 5000 Mk., des Entwurfes „Werde der wohnlichste Ort der Welt“ von Architekt Albert Geßner in Charlottenburg zu 3000 Mk. und des Entwurfes „Mehr Einheit, mehr Heimat“ vom Regierungsbaumeister Kritzler in Berlin-Dahlem zu 2000 Mk., sowie des Teilentwurfes „Nur 36 % Straßenland einschl. 12,14 ha Parkflächen“, ebenfalls von dem an erster Stelle genannten Preisträger Hermann Jansen in Berlin zu 2000 Mk., zusammen also für 12 000 Mk., während 30 000 Mk. zur Verfügung standen. Dagegen wurde 13 weiteren Entwürfen in Anbetracht des großen Arbeitsaufwandes eine Entschädigung von je 1500 Mk. zugesprochen.

Wir kommen nach der Ausstellung der Entwürfe auf diesen außergewöhnlichen Wettbewerb näher zurück. Zeitungsnachrichten zufolge ist bisher nur bekannt geworden, daß der Schwerpunkt des einen der beiden mit einem Preise von 25 000 Mk. bedachten Entwürfe in der Lösung eisenbahntechnischer Verkehrsfragen im Innern Berlins liegt, während der Verfasser des anderen Entwurfes, Hermann Jansen, von künstlerischen Gesichtspunkten ausgehend den Hauptwert auf eine zweckentsprechende Bebauung der Vororte in sozialem Sinne, auf eine strahlenförmige Ausdehnung der Großstadt mit ihren Rückwirkungen auf den alten Stadtkern und auf eine ringförmige Verbindung der Vororte unter sich unter zonenweiser Einbeziehung des grünen Gürtels gelegt hat. Gleiches trifft für den mit dem dritten Preise bedachten Entwurf zu, der damit wohl Anrecht auf eine höhere Bewertung gehabt hätte.

ANLEGUNG DES OSTERHOLZER FRIEDHOFES. Das Preisgericht hat zuerkannt: den ersten Preis von 5 000 M. den Verfassern des Entwurfs „Die langen Stücke“, Architekten Hermann Grage und Gartenarchitekten Kurt Winkelhausen in Hamburg; den zweiten Preis von 4 000 M. den Verfassern des Entwurfs „Hansa II“, Architekten Franz Seeck in Steglitz-Berlin und Gartenarchitekten Paul Freye in Charlottenburg; den dritten Preis von 3 000 M. dem Verfasser des Entwurfs „Morituris“, Professor an der technischen Hochschule in Karlsruhe Friedrich Ostendorf. Angekauft zu je 500 M. hat das Preisgericht den Entwurf „Paulus, Marcus, Lucas“ der Gartenarchitekten Schnackenberg & Siebold in Hamburg und des Architekten Hugo Wagner in Bremen und den Entwurf „Hortus mortuorum“ des Gartenarchitekten H. Foeth und der Architekten P. Recht und P. Bachmann in Cöln a. Rh. Zu Teilankäufen zu je 250 M. hat das Preisgericht empfohlen die Entwürfe: 1. Funeribus Bremensium sacer locus, 2. Dolmen, 3. Friede, 4. Gewesen — Genesen.

96 Entwürfe waren eingegangen, darunter 2 von denselben Verfassern. Der Durchschnitt der Arbeiten stand auf ungewöhnlicher Höhe. Wir kommen auf diesen interessanten Wettbewerb noch zurück.

Zu dem WETTBEWERB betreffend einen Bebauungsplan für Bad Reinerz sind 12 Entwürfe rechtzeitig eingegangen. Sitzung des Preisgerichts fand am 15./16. März d. J. unter dem Vorsitz des Stadtbaurats von Breslau, Herrn Berg, statt. Daran nahmen außerdem Geh. Baurat Otto March aus Charlottenburg, Baurat Grosser und Professor Poelzig aus Breslau und 4 Laien in Reinerz teil.

Es erhielten:

Den I. Preis mit 3500 M., Motto: „Petrus“, Architekten A. u. E. Schmidt, Stuttgart; den II. Preis mit 2500 M., Motto: „Gartenstadt I“, Architekt Franz Wirt in Grönenbach in Bayern; den III. Preis mit 1500 M., Motto: „Gartenstadt II“, Architekten Peter Recht und Paul Bachmann in Verbindung mit Gartenarchitekt H. E. Foeth, Cöln a. Rh.

In der ORDENTLICHEN HAUPTVERSAMMLUNG DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH vom 16. März d. J. widmete der Obmann Hofrat Dr. Maresch dem verstorbenen Bürgermeister Dr. Lueger folgenden Nachruf:

„Wir halten heute unsere Hauptversammlung abermals in der Hauptstadt des Reiches ab und stehen unter dem unmittelbaren Eindrucke des erschütternden Ereignisses, das die Stadt durch das Hinscheiden ihres Oberhauptes getroffen.

Der Dahingegangene hat mit der ganzen Wärme des Wieners, mit dem raschen Blute des Österreichers und der Beharrlichkeit eines Deutschen das von seinen Vorgängern begonnene Werk der Stadterweiterung ausgebaut und so auch den Boden für eine großstädtische Wohnungsfürsorge geebnet. Vielleicht wäre es ihm auch beschieden gewesen, der Wohnungsfrage als einer städtebaulichen Aufgabe näher zu treten; die materielle Unterstützung, welche die Gemeinde der Zentralstelle gewährt, die Entsendung von Magistratsvertretern in unsere Sitzungen, Äußerungen, die er im Privatgespräch mit uns fallen ließ, zeigen, daß er unsere Absichten unterstützungswert gefunden. Dem bevorstehenden Wohnungskongresse hatte Bürgermeister Dr. Lueger mit großem Interesse entgegengesehen und ihm seine uneingeschränkte Förderung zugesichert. Darum müssen auch wir des großen Verlustes trauernd gedenken, den die Hauptstadt erlitten.“ —

Das ROYAL INSTITUTE OF BRITISH ARCHITECTS wird am 11.—16. Juli d. J. in London, und zwar im Royal Institute, 9, Conduit Street, Regent Street, eine Konferenz veranstalten, in der über die architektonischen Aufgaben des Städtebaues verhandelt werden soll. Führende Persönlichkeiten auf diesem Gebiete werden dazu Beiträge liefern. Mit der Konferenz soll eine Ausstellung von Bebauungsplänen, von Einzelentwürfen und Modellen verbunden werden.

Seine Majestät der König hat das Protektorat übernommen. Teilnehmen kann jeder, der sich für die Fragen des Städtebaues interessiert (einschl. Damen). Außerdem finden Besichtigungen und Empfänge, schließlich gegen besondere Zahlung der entstehenden Kosten ein Festessen statt. Der Beitrag beträgt im übrigen 1 Guinee, wofür auch die in Verbindung mit der Konferenz herausgegebene Literatur samt einem illustrierten Führer geliefert wird.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

BRIEFKASTEN.

Zu dem Aufsatze „Der Erlweinsche Entwurf zur Umgestaltung des Dresdener Theaterplatzes an der Elbseite“ erhielten wir folgende Zeilen, die wir dem Leserkreise nicht vorenthalten möchten, obwohl wir selbst eine andere Stellung zu der angeschnittenen Frage einnehmen. Der Verfasser schreibt: „In Heft 2 des 7. Jahrganges dieser Zeitschrift heißt es (Seite 15), daß insbesondere die Betonung einzelner Punkte, wie z. B. die Stelle für das König Georg-Denkmal, als äußerst geglückt zu bezeichnen ist.

Wenngleich es keinem Zweifel unterliegt, daß diese Meinung aus gewichtigen Gründen entstanden ist, möchte ich doch darauf hinweisen, daß mir einige weitere Ausführungen zu dieser Frage erwünscht erschienen, welche die nachstehenden Ansichten entkräften.

Die für ein neues Denkmal vorgesehene Stelle erscheint an sich auch mir sehr schön gewählt, im gleichen Maße nicht aber dann, wenn man ihre Eignung für ein Denkmal oder einen ähnlichen Zweck vom Standpunkte der Ausgestaltung des ganzen Theaterplatzes betrachtet. Denn von den wichtigsten Schaupunkten aus (Durchfahrt des Zwingers, Augustusbrücke, auch Neustädter Ufer) erscheinen das neue und das König Johann-Denkmal fast in einer Linie, bezw. unter sehr spitzem Sehwinkel (vergl. Abb. 3, 4, Tafel 11, 12). Auch zum König Albert-Denkmal steht das neu vorgesehene Standbild in Beziehung, insofern, als der Blick entsprechend Tafel 11b und 12a die 3 Standbilder als Eckpunkte eines Dreiecks erscheinen läßt, mag auch die eine Seite dieses Dreiecks infolge der Katholischen Hofkirche unterbrochen sein. Es kommt hinzu, daß diese Ansichten vielleicht gerade dadurch besonders bestärkt werden, daß die Planungen das neue Denkmal ebenfalls als Reiterstandbild vorsehen.

Schließlich sei auch nicht unerwähnt, daß es überhaupt fraglich sein könnte, ob die Wirkung des ganzen Platzes bei Fortfall eines Denkmals oder ähnlichen Baues monumentaler Art an der in Aussicht genommenen Stelle leiden würde, denn das Bild (vergl. Abb. 4) dürfte durch die Augustusbrücke sowie ihre Aufbauten genügenden Abschluß finden.“

Altona a. Elbe. Dipl.-Ing. H. Kalbfus, Stadtbaumeister.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

7. Jahrgang 1910 5. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER HAAGSCHE STADTERWEITERUNGSPLAN.

Von H. P. BERLAGE, Architekt, Amsterdam.

Der Haagsche Erweiterungsplan folgt dem Grundgesetze der Regelmäßigkeit, d. h. nicht einer auf die Spitze getriebenen Symmetrie, sondern einer Regelmäßigkeit, nach der die Städte des Altertums und der Barockzeit sich entwickelt haben. Dabei ist aber auch die Örtlichkeit, die in einer Stadt wie 'sGravenhage so große Mannigfaltigkeit bietet, soviel wie möglich berücksichtigt worden. Vergl. Doppeltafel 25/26.

Durch die Erhaltung dergleicher „Hindernisse“ wird wie von selbst einer gewissen Einförmigkeit vorgebeugt, die bei Durchführung eines vollständig regelmäßigen Planes sich als unvermeidlich erweisen würde. Als das Ergebnis einer solchen Entwicklung entstand ein Schema regelmäßiger Planglieder, die auf natürliche, mehr zufällige Weise miteinander verbunden werden sollen. Diese Art gruppenweiser Lösung empfahl sich überdies wegen der vielen bereits — laut Beschluß der Stadtverwaltung – festgestellten Straßenfluchten, was sich freilich als eine gewisse Hemmung beim Entwurf fühlbar machte.

Da der Straßenplan der alten Stadt überhaupt ein Rechteckschema aufweist, lag es nahe, die neuen Viertel in demselben Sinne anzulegen. Jedoch zeigte sich bald, daß radiale oder diagonale Straßen infolge der Verkehrsbedürfnisse nicht entbehrt werden konnten, die übrigens meiner Meinung nach sogar zur Bereicherung des Stadtbildes dienen. Gaben also die Pläne klassischer Städte den Anlaß zu einer regelmäßigen Anlage, so vermittelten die der mittelalterlichen Städte den Gedanken zur Lösung der zufälligen Übergänge. Auf diese Weise konnte der Geist des Planes in klassischer Auffassung gehalten werden, während die natürlichen Verhältnisse den malerischen Faktor abgaben, also die Schönheit im romantischen Geiste. Demzufolge konnte das Material, welches uns in den baulichen Leistungen alter Städte vermittelt worden ist, seinem ganzen Umfange nach verwertet werden, zwar nicht zur Nachahmung, sondern als Veranlassung, sich dem Alten anzupassen, indem danach gestrebt wurde, das Gezwungene nach beiden Seiten hin, sowohl im klassischen als wie im romantischen Geist zu vermeiden.

Zwar erscheint es schwer, in der modernen Stadt eine den alten Städten gleichwürdige Schönheit zu erreichen, zumal in Anbetracht der niedrigen Stufe, auf der die Architektur überhaupt herabgesunken ist. Denn heißt „Städte bauen mit dem Hausmaterial Raum gestalten“, so leuchtet einem jeden ein, daß bei einer Untüchtigkeit des Materiales auch der Raum kaum befriedigen wird. Und diese Schwierigkeit erweist sich beim Städtebau in Holland — der hiesigen beschränkten Verhältnisse wegen — als eine keineswegs geringe. Denn breite, geradlinige Straßen verlangen, um Raum im obengenannten Sinne zu gestalten, auch entsprechende Mittel, d. h. eine monumentale Architektur, sowohl was den Charakter als die Abmessungen betrifft. Nun ist aber die Entwicklung der monumentalen Architektur in Holland nie von großer Bedeutung gewesen, und sind ohnehin die Abmessungen der Häuser, zumal die im Haag, nahezu puppenhaft zu nennen. Demzufolge entsteht zu oft ein Mißverhältnis zwischen Straßenbreite und Häuserhöhe, namentlich in den neueren Vierteln, wo die Häuser sich selbstverständlich kleiner gestalten, als gegen die Mitte der Stadt hin, und dennoch die Straßenbreite Ab-

messungen anzunehmen pflegt, die sich nicht im mindesten in Übereinstimmung befindet, nicht nur mit dem gegenwärtigen, sondern auch mit einem voraussichtlichen zukünftigen Verkehr.

Da die bedeutsamen Bauten einer Stadt nicht nur einen unbedingt großen Einfluß auf den Entwurf ausüben, sondern sogar dessen wesentlichen Ausgangspunkte bilden. Im folgenden soll daher von diesen einzelnen Punkten aus der Plan erläutert werden.

Zunächst sei hingewiesen auf das große sternförmige Stadtviertel, nordöstlich der L. H. E. S., der beim Muschenberg anfängt, als Stiftung für Internationalismus bezeichnet, zu dem der Plan s. Zt. vom Architekten de Bazel entworfen wurde*). Ich habe gemeint, diesen Entwurf in den Erweiterungsplan mit aufnehmen zu können, weil sein Gebiet zum größten Teil in der Gemeinde Wassenaar liegt, während der sich innerhalb der Gemeinde 'sGravenhage befindliche kleinere Gebietsteil aus hohem Dünengelände besteht, und dieses, falls jene Zukunftsstiftung nicht zur Ausführung gelangt, wahrscheinlich in ihrer ursprünglichen Gestalt erhalten bleibt. Die Ausschachtungsarbeiten für den geplanten und von mir übernommenen Verkehrsweg nach jenem Gebiete hin werden demnächst in Angriff genommen; es dürfte dieser Weg alsdann den Zugang bilden zu den ausgedehnten Sportplätzen und zu der Rennbahn für Automobile, die ganz unabhängig von jener Stiftung hergerichtet werden können. Die Gesamt-Stiftung für Internationalismus kann daher als ein abgesondertes Stadtviertel betrachtet werden, dessen etwaige Verwirklichung keinen Einfluß auf den eigentlichen Erweiterungsplan hat.

Die Frage, die sich dann zunächst in den Vordergrund drängte, betraf das Bedürfnis an Parkanlagen; nämlich inwiefern diese ihre gute Berechtigung hätten in einer Stadt wie 'sGravenhage, die schon von der Natur sehr bevorzugt ist. Obschon es zwar nicht an der Gelegenheit mangeln dürfte, die Schönheiten der unmittelbaren Umgebung zu genießen, weil die Verkehrsmittel der Art sind, daß sie möglichst bequem erreichbar sind, so schien mir trotzdem die Anlage eines großen Parkes im südwestlichen Teil der Stadt erwünscht, westlich der Korte Laah in den der Entenhooi mit aufgenommen werden konnte. Dieser Park soll den Bewohnern des ausgedehnten Wohnviertels in jenem Stadtgebiete zugute kommen, weil es eben diesen — der großen Entfernung des Waldes und der Dünen wegen — nur selten möglich sein dürfte, dorthin zu kommen. Dieser Park soll demnach, auch was seine Ausdehnung betrifft, für jenen Stadtteil werden, was het Bosch ist für den gegenüberliegenden.

Eine zweite Parkanlage ist geplant auf dem Absandungsgelände zwischen der Nieuwe Parklaan und dem Kanal. Dies ist übrigens kein neuer Vorschlag; ich habe ihn jedoch in Zusammenhang mit der erwünschten Einrichtung eines großen Ausstellungsplatzes gebracht. Zur etwaigen Veranstaltung einer internationalen Ausstellung würde sich dieser Platz zwischen dem Haag und Scheveningen als sehr vorteilhaft erweisen, zudem er leicht zu erreichen ist, da die elektrische Bahn an ihm vorüberfährt. Seine niedrige Lage, noch dazu am Wasser, würde einer etwaigen Bepflanzung zugute kommen, und ohnehin eignet sich die Umgebung durch Heranziehung des Dünengeländes besonders zur Schöpfung eines schönen Ganzen. Mit Hinzunahme der Wäldchen östlich des Badhuisweg einerseits und eines Teils der Scheveningsche Boschjes anderseits kann ihm endlich seine wünschenswerte Ausdehnung gegeben werden. Diese zwei Parkanlagen, nebst noch einer kleineren sind gewiß genügend für eine Stadt wie 'sGravenhage, um so mehr da im Erweiterungsplan selber noch kleinere Anlagen zur Abwechslung eingestreut sind und ohnehin noch unter Umständen der Gemeinde ein umfangreiches, waldgeschmücktes Gebiet zufallen wird, dessen größter Teil im Plane in seiner natürlichen Gestalt erhalten worden ist. Auch ist für eine weitläufige Bauart viel Raum gelassen und hat diese sich den gegenwärtigen Verhältnissen so viel wie möglich angepaßt.

Überhaupt wurde danach gestrebt, die bestehenden Wege möglichst zu benutzen, Baumgruppen zu schonen, bestehende Wässer zu verwerten und somit solchen Wegen, welche sich dazu eignen, einen naturgemäßen Verlauf zu verleihen. So sind z. B. in den Plan mit aufgenommen der Beek und die Wassergegend bei der schönen Meierei Kranenburg, welche unzerteilt erhalten bleibt, bis Hanenburg. Ein großer Teich ist geplant unweit der Bahn der H. E. S. M. und des dort zu gründenden Villenparkes, so daß die reizenden Dünengruppen sich daselbst in dem Wasser spiegeln können; gleichfalls ist eine Wasseranlage entworfen auf dem der Gemeinde vielleicht zufallenden Waldgebiet am Rande des Waaldorpschen Weges, unweit Duinzicht und Vinkenlust, sowie auf den in weitläufiger Bauart geplanten Gelände südlich der Kasernenplätze. Die vorhandenen Wasserlandschaften östlich der Stadt zwischen Bezuidenhoutschen Weg, Z.H.P.S. und Leidschen Weg bieten ohnehin Gelegenheit zu einer malerischen Anlage der dort weitläufigen geplanten Parks und Villenviertel.

In nicht weniger durchgreifender Art beeinflußte den Plan die Frage, inwiefern es erwünscht war, einzelne große öffentliche Anlagen in den Erweiterungsplan mit aufzunehmen; seien es neue, seien es solche, deren Versetzung aus der alten Stadt heraus in die neue, sich als notwendig erwies.

Zu dieser Gruppe gehören unzweifelhaft ein Krankenhaus, die Kasernen und die Friedhöfe. Für das Krankenhaus wurde ein Grundstück gewählt am Wassenaarschen Weg, östlich des schönen Weges, der von der in den Plan mit aufgenommenen Meierei Waalsdorp dorthin führt. Dadurch ist die Lage des Krankenhauses eine geschützte und ohnehin, der prächtigen Umgebung wegen, eine äußerst günstige. Die Kasernen sollen aus der alten Stadt heraus, ebenfalls nach einem westlich des Abzugskanals bis an die Grenze der Gemeinde befindlichen Platze versetzt werden. Er grenzt jedoch nicht unmittelbar am Kanal, sondern ist weiter westwärts gerückt, so daß die schon jetzt gern besuchte Waldgegend Houtrust erhalten werden kann.

Da die gegenwärtige Lage des allgemeinen und des katholischen Friedhofes an der Kerkhoflaan die Weiterbildung der Stadt daselbst hemmt, und es überhaupt erwünscht ist, dergleiche Anlagen ebenfalls weit außerhalb des Gemeindebereiches hinauszuschieben, habe ich ein umfangreiches Gelände für Friedhöfe südwärts der Stiftung für Internationalismus vorgeschlagen, also ebenfalls in der Gemeinde Wassenaar. Die Gelände der alten Grab-

---

*) Vergl. auch Jahrg. 1906 unserer Zeitschrift, Doppeltafel 23/24. D. S.

stätten sollen in Villenparks verwandelt werden. Diese Friedhöfe können, unabhängig von der Stiftung, für Internationalismus eingerichtet werden. Die Feststellung der Lage hat großen Einfluß auf den Erweiterungsplan ausgeübt, namentlich in Zusammenhang mit den dahin führenden Verkehrswegen.

Verkehrswege. Weil die Weiterbildung einer Stadt die notwendige Fortsetzung der alten ist und sich logisch an diese anschließen soll, läßt ein Erweiterungsplan sich nicht anfertigen ohne Berücksichtigung etwaiger Verbesserungen der Wege des Stadtinnern. In der Tat erwies es sich, daß bei der bedeutenden Verkehrssteigerung eine Verbesserung oder Ergänzung dieser Wege ein dringendes Bedürfnis geworden war. Als Ausgangspunkt des Gesamtplanes schien es mir erwünscht, zunächst zu erwägen, inwiefern die Lage des Staats-Eisenbahnhofes beibehalten werden konnte. Diese Untersuchung führte zu der Überzeugung, daß es besser wäre, diesen zu versetzen, weil er eine zweckmäßige Verbindung zwischen dem Osten und Westen der Stadt hemmt und somit ein Hindernis bildet für eine normale Weiterbildung im Südosten der Stadt. Ohnehin dünkte es mich empfehlenswert, den Eisenbahnverkehr zusammenzufassen, was im hiesigen Falle verhältnismäßig leicht wäre, wenn die Staatsbahn mittels einer Krümmung nach dem Bahnhof der H.Y.S.M. geleitet würde. Zwar müßte das gegenwärtige Gebäude bedeutend vergrößert werden, doch dürften darin keine Schwierigkeiten liegen, wenn nur — was freilich die notwendige Folge dieser Zusammenfassung wäre — ein neues Gelände für den Güterbahnhof ausgewiesen würde. Ein solches fand sich vor, entweder zwischen der Bahn der H.Y.S.M. und der Broeksloot, östlich der Laan van N. O. Indië, oder auch zwischen der Bahn der Staatsspoor und der Trekvliet, nördlich der Broeksloot.

Die Wahl des im Erweiterungsplan für einen gemeinschaftlichen Bahnhof bezeichneten Geländes betrifft natürlich bloß seine Lage.

Der unmittelbare Weg von dem, sodann einzigen und in der Tat bedeutsamen Bahnhof nach dem Herzen der Stadt, ist der Stationsweg. Zwar wird durch die bevorstehende Ausführung des Bauplanes Wyk VII, eine bessere Verbindung mit dem Spui zustande kommen, doch dünkt es mich fraglich ob diese jemals den geraden Verkehr vom Bahnhof nach der Stadtmitte vermitteln werde, denn der Stationsweg ist der natürliche, der altgewohnte, den man sogar unwillkürlich einschlagen wird. Der Stationsweg — der Name deutet schon darauf hin — bildet also den Ausgangspunkt des Verkehrs, und wird, soll er nicht nur für die Zukunft, sondern auch jetzt schon seinem Zweck entsprechen, zunächst einer Verbesserung bedürfen.

Damit wird in erster Linie hingedeutet auf die Niederlegung der freilich für die Neuzeit an und für sich schon unhaltbaren Wagenbrug. Im Anschluß daran würde es sich durchaus empfehlen den Stationsweg weiterzuziehen mittels einer Brücke über die Bierkade, als Ersatz für die Wagenbrug, um sodann bei den erweiterten Kranestraten nach rechts abzubiegen, der erweiterten St. Jacobsstraat entlang, und gleich darauf das Spui zu erreichen.

Es wird dann für den Verkehr daselbst nötig sein, das Abschlußgitter der Nieuwe Kerk nach der angedeuteten Fluchtlinie zu versetzen, doch wird man durch die Ausführung dieser Straße zu gleicher Zeit einen besonders schönen Durchblick auf diese Kirche gewinnen.

Die Niederlegung der Wagenbrug wird freilich die unmittelbare Verbindung der Wagenstraat mit dem Stationsweg aufheben, doch dürfte der kleine Umweg über die Bierkade nach der neuen Brücke keine Schwierigkeit bieten, namentlich wenn zu gleicher Zeit einige Häuser an der Mündung von Bierkade und Wagenplein abgebrochen werden. Auf diesem Wege gelangt man nun auf möglichst geradem Wege nach dem Spui, dem Herzen der Stadt, welcher Verkehrsweg sodann mittels des festgestellten Durchbruches Spui-Buitenhof eine weitere Ergänzung erhält. Dieser in der Tat zentrale Verkehrsweg von Südosten nach Nordwesten der Stadt führt demnächst an der Gevangenpoort entlang, durch den Kneuterdyk, Lange Voorhout, Parkstraat und Alexanderstraat bis an die Javastraat. Der Plan deutet weiter hin auf einen dort geplanten Durchbruch nach dem Alexanderveld, das in einigermaßen schräger Richtung überschritten wird. Die Gelände der nunmehr verschwundenen Kasernen werden bebaut, so daß der Verkehrsweg ohne Schwierigkeit weitergezogen werden kann durch die, unter Umständen zu erweiternden Bonistraten und den Prinsevinkenpark bis an die Kerkhoflaan.

Ein zweiter Verkehrsweg, gleichfalls von Nordwesten nach Südosten ist der, welcher die Laan van Meerdervoort mittels der Houtmansstraat verbindet mit dem Kerkplein und der Prinsegracht. Dazu wird von der Kreuzung der Hemsterhuisstraat und Elandstraat ab, ein Querdurchbruch gemacht bis an die Bilderdykstraat, eine Brücke geschlagen über die Veenhade, die Visschersdyk erweitert, die Korte Hoogstraat und Torenstraat erweitert, der Kerkplein und die Jan Hendrikstraat erweitert und durchgezogen bis an die Prinsegracht. Die weitere Verbindung mit dem Süden findet sodann statt, entweder durch die Boekhorststraat oder über den Groote Markt nach der Luthersche Burgwal.

Nebst der Verbesserung der Verkehrswege von Süden nach Norden, bedürfen nicht weniger dringend einer solchen die von Osten nach Westen. Sofort fällt ins Auge die überaus ungenügende Verbindung zwischen Bezuidenhout und Groote Markt, also im Zentrum der Stadt, und welche jetzt von der Spuistraat und Lange Poten vermittelt wird. An ihre Verbreiterung ist nicht zu denken, weshalb es ein dringendes Bedürfnis genannt werden kann — damit dieser viel zu enge und verkehrsreiche Weg entlastet werde — daselbst einen Parallelweg zu schaffen.

Dieser macht sich am besten, indem man den Groote Markt mit dem Spui verbindet, zu welchem Zweck teils einige Baublöcke durchschnitten, teils einige enge Straßen erweitert werden müssen. Ist das Spui erreicht, so kann demnächst die Kl. Bagynestraat und ferner die Fluweelen Burgwal benutzt werden, durch Abbruch der beiden dort befindlichen Straßenecken. Auf diese Weise ist eine vorzügliche Verbindung mit der Heerengracht und daher mit dem Bezuidenhout veranstaltet, also der große Verkehrsweg von Osten nach Westen gezogen. Wird schließlich von der Fluweelen Burgwal ab, ein Durchbruch gemacht bis an den Zwartenweg, indem man sich der Gasse an der Infirmerie und Muzenstraat

entlang bedient, so ist somit ein unmittelbarer Anschluß an den Bahnhof der Staatsspoor zustande gekommen, ein Anschluß, der — wenn auch der Bahnhof verschwände — seine Bedeutung nicht verlieren würde.

Eine Erweiterung der Korte Poten muß — will man den Verkehrsanforderungen im Kerne der Stadt vollständig genügen — ebenfalls als eine Notwendigkeit erachtet werden, und ist die Korte Houtstraat erweitert, so wird endlich der Plein mit genügend breiten Zugangswegen auszustatten sein. Die Verbindung zwischen Groote Markt und Kerkplein durch die Schoolstraat läßt ebenfalls viel zu wünschen übrig. Weil aber der Fischmarkt viel zu klein geworden ist, und demzufolge versetzt werden muß, liegt die Veranlassung vor, die Schoolstraat auf eine solche Breite zu bringen als von der Tiefe des Fischmarktes angegeben wird, und kann letzterer unweit des Groote Markt an dem neuen Verkehrsweg errichtet werden, so daß der neue Fischmarkt sich nicht weit von dem alten befinden würde.

Neben diesen neuen oder erweiterten Straßenzeilen, die als dringendes Bedürfnis in den Vordergrund treten, haben aber auch noch aus dem Plan ersichtliche, ebenfalls ihre gute Berechtigung. Es möge in dieser Beziehung nur noch auf das Laakhaven-Gebiet hingewiesen sein, wo in einem Straßenknotenpunkte eine Platzanlage vorgeschlagen wird. (Siehe a und b, Tafel 27.)

Sämtliche Hauptverkehrswege haben eine Breite von 29 m, eine Abmessung, welche eine erhöhte, baumbepflanzte Anlage in der Mitte gestattet, ähnlich wie in der Laan van Meerdervoort, oder auch einen weiten Mittelweg, dessen beiden Seiten mit Bäumen bepflanzt werden; und schließlich dürfte diese Breite genügend sein, um einen etwaigen Automobilverkehr vollständig zu bewältigen.

Einer besonderen Erwähnung dürfte noch der Raamweg verdienen, weil dieser ebenfalls ein wichtiger Verkehrsweg zu werden verheißt. Dieser an dem Kanal hingehende Weg hat sich für den Verkehr mit Scheveningen als zu eng erwiesen; und wo nunmehr die Stadt sich nach dieser Richtung hin erweitern wird und die Bebauung des für ein Theater bestimmten Geländes in Aussicht gestellt ist, da bedarf er freilich einer Erweiterung. Er erhält sodann eine Breite von 30 m, führt an dem Artilleriepark — der verschwinden muß — entlang und teilweise über diesen hinweg und wird sich ferner auf natürliche Weise der Parklaan anschließen und somit den großen Zugangsweg bilden nach den vielleicht herzurichtenden Ausstellungsplätzen.

Neuer als einer der Hauptwege in der Richtung von Osten nach Westen ist der Pompstationsweg. Dieser ist jetzt schmal, doch wird er an beiden Seiten in weitläufiger Bauart bebaut, somit bedeutend erweitert. Östlich dieses Weges ist ein Villenpark entworfen, dessen Mittelweg der Klatteweg bildet. Dieses ganze Gebiet ist von hervorragender landschaftlicher Schönheit. Deshalb sind z. B. zwei Dünen geschont; das sogenannte Schweizergelände ist im ganzen erhalten, und das Gemüseland in einen — bereits erwähnten — Teich verwandelt, welcher den Reiz der Umgebung noch erhöhen wird.

Etwas mehr südlich liegt der schöne Waalsdorpsche Weg. Ein sehr belebter Verkehrsweg wird dieser zwar niemals werden, jedoch der Errichtung des Krankenhauses wegen an Bedeutung gewinnen. Eine geringe Erweiterung ist dazu erforderlich, die aber seinen Charakter nicht beeinträchtigen wird. Wenn an der Grabenseite ein Fußweg und an der Dünenseite ein Reitpfad angelegt ist, so daß bloß der Wagenverkehr auf den Mittelweg beschränkt bleibt, so hat dieser Weg eine genügende Breite erhalten. An seiner ursprünglichen Richtung ist nichts abgeändert, und an der Stelle, wo er sich jetzt in die Waalsdorpsche Ebene verliert, wird er verlängert und durch die dortigen Waldungen, welche zum Teil in einen Villenpark verwandelt werden, hindurch und an ihnen entlang geleitet, bis an die östliche Grenze der Gemeinde.

Noch weiter südwärts befindet sich der eigentliche Mittelweg dieses Gebietes. Eine Brücke über den Kanal verbindet ihn mit der alten Stadt, und zwar durch die Laan Copes van Cattenburgh, welche mit der Javastraat als eine Fortsetzung der Laan van Meerdervoort betrachtet werden kann. Dieser Weg ist durch das Landgut Oostduin hindurch geleitet und zerteilt sich auf dem Landgute Arendsburg; der nördliche Arm trifft unweit der Meierei Waalsdorp mit obengenanntem Weg zusammen, während der südliche in die prachtvolle Allee mündet, welche an Arendsburg entlang führt und mittels dieser sich anschließt an den Wassenaarschen Weg. Zwischen diesem und dem Bezuidenhout ist wieder ein platzartig ausgebildeter Straßen-Knotenpunkt beachtenswert mit der angrenzenden Bebauung. (Siehe c und d, Tafel 27.)

Auf dem Theaterplatz zerteilt der schon genannte Weg sich überdem in südöstlicher Richtung, so daß eine unmittelbare Verbindung von der Laan Copes van Cattenburg mit dem Wassenaarschen Weg, und mittels eines anderen Weges, welcher in der Achse des Landgutes Oostduin liegt, mit dem Bosch veranstaltet wird. Auch dieser ist von einer hervorragenden Schönheit, welche denn auch beim Entwurf berücksichtigt wurde, nämlich so daß die Baumpflanzung erhalten bleibt und die bauliche Anlage nicht allzu nahe an die Bäume des alten Weges herangerückt ist.

Der Benoordenhoutsche Weg, wovon bis jetzt eine kleine Strecke östlich des Tiergartens bebaut ist, wird seiner ganzen Länge nach bedeutend erweitert, immerhin auf eine solche Weise, daß er das malerische Ufer der Vaart in seiner Wirkung keineswegs schädigt, was die offen geplante Bauart ermöglicht.

Sonstige Wege in östlicher Richtung sind der Leidsche Weg, an dem selbstverständlich nichts abgeändert wird, und der Bezuidenhoutsche Weg, der bereits bis an die Gastwirtschaft Overbosch bebaut ist. Letzterer, am Huis ten Bosch und weiter ostwärts an prachtvollen Landhäusern entlang führend, ist ebenfalls von großer Schönheit, und auch hier liegt die Absicht vor, neben dem bestehenden einen zweiten Weg zu ziehen, welcher, den ursprünglichen schonend, jedoch ein Ganzes mit jenem bildet; und sodann diesem auch ferner einen naturgemäßen Verlauf an der Vaart entlang zu verleihen. Und da die Südseite zum Teil und die Nordseite ihrer ganzen Länge nach in offener Bauart geplant ist, dürfte die Sicherheit vorliegen, daß die Schönheit dieses Weges kaum beeinträchtigt zu werden braucht. Das östliche Erweiterungsgebiet wird im übrigen ausschließlich beherrscht von der Bahn der Z.H.E.S.M.

Außer den radialen Straßen der Stadt sind auch ringförmige Straßen vorgesehen, die als ein Erfordernis jeglicher Stadterweiterung gelten dürften. Ihnen liegt es

ob, die äußeren Stadtviertel unter sich zu verbinden, und zwar in solcher Weise, daß ihre Kreuzpunkte mit den radialen Straßen die bedeutenden Knotenpunkte des radialen und ringförmigen Verkehrs werden. In dem Erweiterungsplan ist eine solche Ringbahn entworfen. Sie beherrscht in gewissem Sinne den Plan und bildet dessen Rückgrat. Beim Entwurf sind bereits bestehende oder geplante Wege soviel wie möglich berücksichtigt. Diese Ringbahn nimmt einen Anfang beim Kurhaus in Scheveningen und fährt an dem Bahnhof der Z. H. E. S., an dem erweiterten Belgischen Park, der Eisenbahn und dem Gefängnis vorüber bis an den Pompstationsweg, den ersten Begegnungspunkt mit einem radialen Verkehrswege. Sie zieht sich weiter an dem zweiten Villenpark am Pompstationsweg und der Wasserpartie hin, bis an den Punkt, wo sie zusammentrifft mit dem Weg nach Petit St. Hubert, bei dem gegenwärtigen Übergang über die Bahn der Z. H. E. S. (Fortsetzung folgt.)

DIE STUDIENREISE DER DEUTSCHEN GARTENSTADT-GESELLSCHAFT NACH ENGLAND.

Von Dr. PAUL FERD. SCHMIDT, Magdeburg.

Vom 6. bis 17. Juli dauerte die Studienreise der deutschen Gartenstadtgesellschaft nach England. Die Teilnehmerzahl war eine unerwartet hohe, 212. Von Gartenstädten wurden 5 besucht, New Earswick, Port Sunlight, Bournville, Letchworth und Hampstead; außerdem die sozialen Wohnbauten in den Städten Manchester, Liverpool, Birmingham, London und Richmond.

Was an den Gartenstädten uns Deutschen vor allem auffiel, war der dorfähnliche Gesamteindruck der Anlage. Die Gründe dafür liegen hauptsächlich in dem Charakter des englischen Eigenhauses, das von Natur selbständig auftritt und so rasch nicht die Unterordnung unter ein gemeinsames Übergeordnetes lernen kann; sodann in der Unbehilflichkeit der Bebauungspläne. Die Leser dieser Zeitschrift kennen die jüngste Gründung der englischen Gartenstadtgesellschaft, Hampstead, aus der vorzüglichen Schilderung von Professor Dr. Eberstadt: hier tritt freilich die Kunst des Städtebaus in vorbildlicher Weise auf, aber zum erstenmal in England. Die geschlossene Bauweise bei Einfamilienhäusern, sonst ein Ergebnis des Zwanges in den englischen Städten, wird hier mit bewußtem Kunstverstande im Sinne einer anmutigen Kleinstadt verwertet. Die übrigen Gartenstädte, selbst das große Letchworth, wenigstens in seiner heutigen Gestalt, verdienen nicht den Namen von Städten; sie scheinen weniger um der Straßen und Häuser, als um der Gärten willen da zu sein, die eine bestrickende Gewalt ausüben. Erstaunlich ist dieser dörfliche Charakter, der bei Porth Sunlight und Letchworth in den der Landhaussiedelung übergeht, namentlich in Earswick, das erst 1904 von Parker und Unwin begonnen wurde: hier zerschellen alle Bemühungen, dem Bebauungsplan neuen Geist einzuhauchen, an den dorfartig kleinen Häusertypen, an dem übergroßen Häuserabstande quer zur Straße und an dem Betonen der Gärten. Die Häuser erscheinen wie zufällig zwischen das Grün gesetzt; es sind gewissermaßen kleine Baublöcke, die auseinanderreißen, wo sie sich dehnen und biegen sollten, weil sie inmitten der Gartenparzellen sitzen müssen. Der Einfluß der Vorgärtchen wirkt hier ganz besonders störend, wie eine drohende Mahnung; es ist kein Verhältnis mehr zwischen den (einstöckig wirkenden) niedrigen Häusern und der wirklichen Straßenbreite.

New Earswick ist überhaupt kein sehr ermutigender Versuch; vielleicht ist die Stadt York, vor deren Toren es liegt, zu klein, um schon eine Gartenstadt zu tragen (etwa 80 000 Einwohner). Der Bau des kleinsten Hauses kostete 4800 M., was einer Jahresmiete von 235 M. entspricht; dazu kommen noch 48 M. Abgaben für Steuern, Wasser usw. Es enthält eine Wohnküche von etwa 4,5 : 3,5 m, Spülküche usw. und 3 Schlafräume von recht kleinen Abmessungen (rd. 3,50 : 2,20 m). Der Engländer, auch der Arbeiter, zieht es ja vor, den verfügbaren Raum in viele kleine Zimmer zu zerteilen. Ungünstige Verhältnisse, die z. B. eine besonders kostspielige unterirdische Entwässerungsanlage bedingten, erklären nicht ganz die verhältnismäßig teure Bauweise in New Earswick. Auf dem viel teureren Gelände von Hampstead, vor den Toren Londons, wo der Quadratmeter Boden einschl. Straßenkosten etwa 4,27 M. betrug, war es möglich, Häuser schon für 4000 M. herzustellen; das Gartenland ist in beiden Fällen ungefähr dasselbe. In das hellste Licht treten die Gartenstädte Englands in sozialer Beziehung (und in ästhetischer erst recht!), wenn man sie mit dem Ergebnisse der Wohnungsreformen vergleicht, die in den Städten von den Kommunalverwaltungen ausgehn. In Blackley Estates bei Manchester, die sogar noch außerhalb des Weichbildes liegen, kostet das gartenlose Haus mit 5 sehr kleinen Zimmern 330 und 364 M. Jahresmiete; Richmond, ein mittlerer Ort in der Umgebung Londons, ungefähr in den nämlichen Verhältnissen, kann nur 3 Zimmer für 280 M., 6 Zimmer dagegen schon für rund 400 M. liefern, stets mit Garten. Diese Art kommunaler Vorstadthäuser ist architektonisch überaus langweilig; viel schlimmer ist's freilich noch im Innern der Städte, wie in Liverpool und Birmingham, wo die Sanierungsbauten den nämlichen Stempel trostloser Häßlichkeit auf der Stirne tragen wie die bekämpften Slums. Ihr größter Vorzug ist der gesundheitliche; daneben, wenigstens in Liverpool, der der Billigkeit: es gibt durchschnittlich 4 Zimmer für 250 M. und Einzimmerwohnungen (mit Spülküche) für rd. 95 M. jährlich. Was bedeutet das aber in höherem Sinne, wenn der schönheitliche Stimmungsgehalt völlig fehlt. Man kann sich kaum einen größeren Gegensatz vorstellen, als den zwischen dieser Ziegelöde und den blühenden Gartenstädten. In städtebaulicher Hinsicht versagt das Ergebnis vollends.

Eine große und sehr bemerkenswerte Ausnahme hiervon machen die Estates des Grafschaftsrates in London; hohe 5—6 stöckige Mietshäuser, auf teurem Stadtboden er-

richtet und deshalb nicht billig. Es gibt dort z. B. in den Bourne Estates, (am Clerkenwall Road) Einzimmerwohnungen, die jährlich 250 M. kosten, drei Zimmer für 540 M. und 5 Zimmer für 728 M. durchschnittlich. (Eine vortreffliche Bestimmung beugt der Übervölkerung kleiner Wohnungen dadurch vor, daß sie Familien bei Überschreitung einer festgesetzten Kopfzahl zum Beziehen einer größeren Wohnung nötigt.) Das Außergewöhnliche an allen diesen Estates ist aber ihre Architektur; es sind Bauten von großer und strenger Monumentalität, höchst bedeutende Lösungen des Miethausbaues in ästhetischem Sinne. Ihre wuchtigen Massen, durch Binnenhöfe geteilt und durch schlagkräftige Motive wohlgegliedert, würden für jedes Stadtbild eine Bereicherung bedeuten und bestärken den Liebhaber guter Prospekte in der Zustimmung zu Endells Ansicht, daß das vielstöckige Mietshaus in der Stadtarchitektur den Vorzug vor dem Einzelhaus verdiene.

DER STÄDTEBAU AM BERG.

Von CHR. KLAIBER, Holzminden.

Wer immer tiefer in das Wesen der Dinge zu dringen bestrebt ist, wird danach suchen müssen, akademisch angelernte Grundweisheiten nach ihrer ursprünglich vorbehaltlosen Aufnahme zu prüfen auf ihre Richtigkeit. Nicht in der blinden Nachahmung, sondern in dem „Prüfet alles“ liegt jeglicher Fortschritt begründet. Um aber prüfen zu können, bedarf es eines Maßstabes, der untrüglich ist. Das ist die Natur um uns und die Vernunft in uns. Eine philosophische Streitfrage wird es nun immer bleiben, inwieweit das Natürliche mitwirken darf bei der kulturellen Entwicklung und wieweit die im Laufe der Jahrhunderte angesammelten Erfahrungen und die daraus geschöpften Lehren neues, jugendfrisches Leben in sich aufzunehmen fähig sind ohne Schaden für sich selbst. Bei der Unmöglichkeit, mit alten Lehrmitteln weiter zu kommen, erinnerten sich führende Geister stets des Rousseauschen Wortes „retournez à la nature“, das heißt, Rückkehr zu dem im Menschen liegenden Instinktiven und darum Genialen.

Was hat nun das alles mit Städtebau zu tun!? Wer die Entwicklung des deutschen Städtebaues im vorigen Jahrhundert kennt, kennt die Tragweite des starrgewordenen Systems. Bei der Zeitströmung ist es überflüssig, das Poesietötende dieser modernen Entwicklung weiter auszuführen. Die Hauptschuld trifft nun nicht, wie meist angenommen, die gerade geführte Straße. Ein Blick auf die Anlagen der Renaissance- und Barockzeit beweist ihre künstlerische Anwendungsmöglichkeit. Es ist vielmehr das Schwinden jeglichen künstlerischen Empfindens und Einrechnens, das starre geometrische System mit der Geometrie als herrschend, statt dienend, dienend der Kunst.

Wer die deutschen Städte, soweit sie in bergigem Gelände erbaut sind, studiert, wird den Mißerfolg, auch rein nach der technischen Seite, sofort erkennen. Allüberall enden die geraden Straßen am Bergabhange, ohne zu wissen, wie dem Berge beizukommen ist, da ein Abweichen von der Gerade unmöglich erscheint. Ebenso, wo eine Erniedrigung oder Erhöhung, wird mit fast unerschwinglichen Kosten eingeebnet, nur um durchweg hübsche, ebene Straßen zu erhalten. Damit verschwinden alle charakteristischen Unterschiede der Natur und wir haben die Gleichmäßigkeit des Eindrucks der deutschen Stadt. Wer die volle Tragweite hiervon erkennen will, muß nach Beispielen des Städtebaues suchen, wo in natürlicher Weise die Geländeverhältnisse benutzt werden zur Steigerung der künstlerischen Werte. Wie in der deutschen Baukunst überhaupt, so zeigt auch hier das Mittelalter den reinsten und natürlichsten Grundgedanken des Städtebaues am Berge, weil auf den natürlichen Verhältnissen aufgebaut. Die unverdorbenen Beispiele werden immer seltener, nur in abgelegeneren Gegenden sind sie auf uns gekommen, als untrügliches Bild alter Stadtbaukunst. Und so sei dem Nachfolgenden das abgelegene schwäbische Städtchen Horb zugrunde gelegt, als eingeweihten Kreisen von Künstlern und Architekten wohlbekannt. (Vergl. Tafeln 29 und 30.)

Bei dem mittelalterlichen Städtebau war das Hauptstreben, die Gebäude auf möglichst engem Raume der Befestigung wegen zusammen zu drängen. Dies hatte zur Folge, daß in der Straßenbreite gespart werden mußte, in bezeichnender Weise jedoch nur in den Wohnstraßen, während die Hauptstraßen in genügender Breite den Fuhrwerksverkehr aufnahmen. Diese Hauptstraßen waren als durchgehende Landstraßen von Anfang an festliegend, erst an sie wurde gebaut. Sie zog in Kurven den Berg hinan und bildete das Gerippe der Stadt (Tafel 29, Abb. a). Die öffentlichen Gebäude (Kirche, Rathaus, Schloß usw.) kamen auf die höchste Erhebung (Abb. b). Der Hauptverkehr umging diese in meist sehr geschickter Weise. In dieser Steigerung der natürlichen, vorhandenen Erhebung durch hohe Gebäude liegt die unbeschreibliche Wirkung mittelalterlicher Städte, wie Nürnberg, Rothenburg, Salzburg usw.

Ein zweiter Sammelpunkt öffentlichen Lebens war stets der Marktplatz. Dieser wurde bei den Städten am Berge in geschicktester Weise meist auf den Bergrücken gelegt, da dies der Mittelpunkt oder die Mittellinie war, von der aus alle Bewohner gleich weit hatten zur Wohnung und umgekehrt; weiterhin war hier die einzige Möglichkeit, einen der Breite nach ebenen Platz zu bekommen, quer zu den Höhenkurven. Der Fuhrwerksverkehr führte gewöhnlich um den Marktplatz herum, ohne ihn zu berühren. Auf beherrschender Höhe erhoben sich die öffentlichen Gebäude, an welche meist der Marktplatz anlief. Letzterer erhielt dadurch einen beherrschenden Platzabschluß. Verkehrstote Plätze wurden mit Brunnen verziert. Dies alles zusammen war die Ursache der reizvollen Wirkung dieser Plätze und zwar einerlei, ob im Norden oder Süden. Für den durchgehenden Verkehr, namentlich zum Markte, mußten unmittelbare Verbindungswege, in Form von Treppenanlagen geschaffen werden. Diese bergen eine Fülle von malerischen und künstlerischen Motiven in sich, von der der moderne Städtebau keine Ahnung hat und die nur mit dem Pinsel zu beschreiben sind.

Einen ganz besonderen Reiz verleihen diesen alten Stadtanlagen die alten Baumgruppen, Gartenanlagen und Terrassen. Diese kamen überall da in natürlicher Weise zur Anwendung, wo das Gelände für Bebauung untauglich erschien, also an steilen Bergabhängen, am Schnittpunkte spitzwinkliger Straßenzüge und im Baublockinnern. Der mittelalterliche Bewohner wollte stets bei seinem Hause ein kleines Gemüsegärtchen, zugleich als Erholungsort und Kinderspielplatz. Besonders vorteilhaft ist die in mittelalterlichen Bergstädtchen häufig angetroffene nachfolgend beschriebene Straßenanordnung. Da einmal die Gebäude am Markt, dann die Gebäude an der Hauptstraße für Fuhrwerke von hieraus zugänglich sind, so kann die Mittelstraße als Fußgängerweg ausgebildet werden, für den Spaziergänger eine Annehmlichkeit allerersten Ranges; dazu die hohen Terrassengärten mit Blick über die Dächer hinweg (vergl. Grundriß). Was die Terrassenanlagen betrifft, so wurde dieses Motiv überaus häufig angewandt, um den Bewohnern immer von Zeit zu Zeit den Blick in die Umgebung zu erhalten. Immer auf den höchsten Punkten findet man sie. So ist die Kirche mit hoher Terrasse umgeben auf dem einen höchsten Punkte, und auf dem andern befindet sich der hochgelegene Spitalgarten, auf der Stadtseite mit Blick auf die Kirche (Abb. c), auf der andern mit Blick über die Dächer hinweg. Wer bei diesem Grundriß die Straßenzüge sich vorstellend nachgeht, wird vor allem die geschickte Verteilung der Hauptbrunnen empfinden, so daß in der Hauptverkehrsstraße in fast gleichen Abständen ein künstlerischer Schmuck die Straßen belebt. Besonderes Interesse aber erfordert der Marktbrunnen (Tafel 30, Abb. a und b). Wie geschickt sind die Höhenverhältnisse ausgenützt und in wie reizvoller Weise sitzt der Marktbrunnen in der Tiefe, ohne an Wirkung zu verlieren. Wer Stadt auf, Stadt ab den Marktbrunnen auf erhöhtem Platze zu sehen gewohnt ist, wird das Ursprüngliche um so lebhafter empfinden. Bezeichnenderweise ist jedoch der Brunnen bei der Hauptansicht (Abb. c und d) nicht zu finden. Er führt ein verstecktes Dasein, um dem zur Kirche Vorwärtsschreitenden als ein unerwartet Neues vor die Augen zu treten, während als Gegenstück die Kirchtreppe links unter dem Terrassenbogen hindurch sich darbietet. Von der Fülle malerischer Treppenaufgänge sei des technischen Interesses wegen die ins Freie verlegte Stockwerkstreppe mitgeteilt (Abb. e).

Diese wenigen Beispiele aus einer einzigen Stadt zeigen, welch eine Fülle von Möglichkeiten die Berücksichtigung der natürlichen Verhältnisse in sich bergen. Auf Schritt und Tritt eigenartige Gedanken in Bildern von überraschender Mannigfaltigkeit gegenüber dem Städtebau letztvergangener Zeit.

EINE BREMISCHE STAFFELBAUORDNUNG.

Von E. HÖGG, Bremen.

Sollen der bremischen Bevölkerung befriedigende Wohnverhältnisse gesichert werden, so muß nach dem Vorgange anderer deutscher Städte die Dichtigkeit der Bebauung genau geregelt und einem Zusammendrängen der Menschen auf zu engen Räumen in wirksamerer Weise vorgebeugt werden, als es nach den zurzeit geltenden Gesetzen möglich ist. Ins Gewicht fällt dabei namentlich, daß die Wahrscheinlichkeit für eine sehr rasche Ausdehnung unserer Stadt und eine die früheren Erwartungen weit übersteigende Vermehrung ihrer Bevölkerung spricht, und daß die in den letzten Jahrzehnten zutage getretene Umwandlung ihres Charakters als einer reinen Handelsstadt in eine Industriestadt voraussichtlich noch nicht entfernt zum Abschluß gelangt ist. Unter diesen Umständen darf eine durchgreifende Regelung der Wohnverhältnisse nicht länger verschoben werden, wenn nicht unsere Nachkommen die schwersten Folgen jetziger Unterlassungen tragen sollen.

Auf der anderen Seite ist zu bemerken, daß die bisher auf Anregung des Gesundheitsrats erlassenen Vorschriften sich in manchen Fällen mit einer zweckmäßigen Ausgestaltung des Bauplanes schwer vereinigen lassen und daß sie in vereinzelten Fällen sogar zu geradezu ungeeigneten Lösungen führen. Die zwingende Festlegung dieser Vorschriften und die Einschränkung der behördlichen Freiheit bei ihrer Anwendung entsprach den eigenen Wünschen der Bauunternehmer und der berechtigten Erwägung, daß einer willkürlichen Gesetzesanwendung vorgebeugt werden müsse. Als die richtige Lösung zwischen den verschiedenen für den weiteren Ausbau der Stadt maßgebenden Gesichtspunkten erscheint die Einsetzung einer ständigen Deputation, die unter Festsetzung angemessener Grenzen ermächtigt wird, Ausnahmen von den bestehenden Bauvorschriften zu bewilligen. Auch wird die einzusetzende Deputation eine geeignete Behörde sein, sich ständig mit den etwa auf dem Gebiete des Bauwesens erforderlichen gesetzgeberischen Änderungen zu befassen und die nötigen Vorlagen auszuarbeiten.

Im Einklange mit diesen Ausführungen erscheint es auch nicht möglich, in Gemäßheit der ersten Anregung des Gesundheitsrats die Stadt in verschiedene Bauviertel — Wohnviertel, Geschäftsviertel und Industrieviertel — einzuteilen und die geschäftlichen und industriellen Betriebe auf bestimmte Stadtteile zu beschränken. Da diese Betriebe schon jetzt über die ganze Stadt verstreut sind, so würde der Versuch, sie aus einzelnen Bezirken völlig zu verdrängen, zu großen Härten führen. Andererseits weisen viele Straßen und mitunter auch größere Stadtteile zurzeit noch sehr günstige Verhältnisse auf, so daß es für diese vollkommen genügt, wenn nur eine Verschlechterung des gegenwärtigen vorhandenen Zustandes verhindert wird. Auch würde in den Wohnvierteln eine beschränkte Anzahl von Geschäftshäusern und gewerblichen Anlagen in vielen Fällen gar nicht zu entbehren sein, und ihre Fernhaltung dem Interesse der Bewohner widersprechen.

Hiernach erscheint als der einzig gangbare Weg nach dem Vorgange von München die Dichtigkeit und Art der Bebauung nach Staffeln abzustufen und sie durch Einreihung der einzelnen Straßen in bestimmte Baustaffeln unter billiger Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse zu regeln. In Verbindung damit muß zugleich über die Zulassung, Beschränkung und Untersagung gewerblicher Anlagen entschieden werden, von denen in vielen Fällen die künftige Entwickelung einzelner Straßen und Viertel abhängt. Besonders ist den das Einfamilienhaus und dessen tunlichste Erhaltung betreffenden Anregungen in den §§ 18 und 19 Rechnung getragen.

Zu den Vorschriften des Gesetzentwurfes gibt der Bericht der Deputation dann eingehende Erörterungen, aus denen wir auszugsweise das Folgende als für weitere Kreise von Interesse wiedergeben.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1 regelt den Geltungsbereich des Gesetzes. Wenn dieses auch im allgemeinen zunächst auf das Stadtgebiet beschränkt bleiben soll, so ergibt doch schon eine oberflächliche Prüfung, daß seine Ausdehnung auf die angrenzenden Teile des Landgebiets unbedingt notwendig ist, da sonst zu erwarten steht, daß die für diese geltenden geringeren Beschränkungen sofort die Entstehung von Vorstädten zur Folge haben werden, deren bauliche Ausgestaltung der Absicht des Gesetzgebers durchaus widerspricht.

§ 3 bringt das Prinzip des Gesetzes, die Aufstellung eines Staffelbauplanes und die Regelung der Zulassung gewerblicher Anlagen zum Aus-

druck und enthält die allgemeine Norm, nach der bei der Aufstellung der Pläne zu verfahren ist. Die Zulassung, Beschränkung und Untersagung gewerblicher Anlagen wird dabei durch einen besonderen Plan, Gewerbeplan, geregelt werden müssen, der zwar regelmäßig gleichzeitig mit dem Staffelbauplan für den in Frage kommenden Bezirk zu entwerfen sein wird, dagegen kaum mit diesem zu einem einheitlichen Plan verschmolzen werden kann, da die Abstufung der Dichtigkeit der Bebauung nicht immer mit dem Interesse an der Zulassung oder Beschränkung gewerblicher Anlagen zusammentreffen wird.

§ 5. Eine Gesetzesanwendung, die ganzen Straßen und Stadtteilen den Stempel der Eintönigkeit aufdrücken würde, ist grundsätzlich abzulehnen und schon bei der Ausarbeitung der ersten Entwürfe darauf Bedacht zu nehmen, daß neben den gesundheitlichen und feuerpolizeilichen Gesichtspunkten auch das öffentliche Interesse an einem abwechselungsreichen und reizvollen Straßenbilde zur Geltung gelangt.

§ 7. Nach Feststellung und Bestätigung eines Planabschnittes muß ein genaues amtliches Verzeichnis aufgestellt werden, aus dem die Beteiligten die für ihre Grundstücke maßgebenden Beschränkungen ersehen können, damit Irrtümer über die Bebaubarkeit und die zulässige gewerbliche Ausnutzung der Grundstücke bei dem Abschluß von Rechtsgeschäften möglichst vermieden werden. Auch empfiehlt sich die Herstellung genauer, die Einreihung in die Baustaffeln und Verbotsklassen veranschaulichender Pläne, ohne die eine Übersicht kaum zu gewinnen sein wird.

§ 9. Für die Errichtung öffentlicher Gebäude sind vielfach Gesichtspunkte maßgebend, die sich mit den Bestimmungen der Baustaffeln und Verbotsklassen schwer vereinigen lassen. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Bestimmungen des Gesetzes zwar der Regel nach auf öffentliche Grundstücke und öffentliche gewerbliche Anlagen für anwendbar zu erklären, aber Ausnahmen der Beschlußfassung von Senat und Bürgerschaft vorzubehalten.

§ 14. Von der Gewerbekammer ist angeregt, bei Gebäuden, bei denen die nach der Baustaffel zulässige Geschoßzahl drei nicht übersteigt, für einzelne Bauteile aus baukünstlerischen Gründen eine größere Geschoßzahl zuzulassen. Dieser Anregung wird Folge zu geben sein, damit ein allzu eintöniges Straßenbild möglichst vermieden wird.

§ 15. Für einzelne Baustaffeln ist die Bestimmung getroffen, daß die zulässige Geschoßzahl sich um ein Geschoß vermindert, wenn das Dachgeschoß als Wohngeschoß ausgebaut wird, um der Überfüllung der Gebäude mit Menschen vorzubeugen. Zur Ergänzung dieser Vorschrift bedarf es einer näheren Bestimmung darüber, was unter dem Ausbau des Dachgeschosses als Wohngeschoß zu verstehen sei.

II. Der Staffelbauplan.

§ 20. Staffel 1 (ohne besondere Beschränkungen). Für Geschäfts- und Fabrikstraßen wird es im allgemeinen bei den Vorschriften der Bauordnung sein Bewenden behalten müssen. Für die Altstadt und Neustadt ist dabei zu berücksichtigen, daß infolge ihrer Inanspruchnahme zu geschäftlichen Zwecken ihre Bewohnerzahl sich ständig vermindert, und daß in der Regel nur die Obergeschosse zu Wohnungen eingerichtet werden. Die Nachteile einer engen und hohen Bebauung, die durch die erhebliche Steigerung der Grundpreise hervorgerufen wird, treten daher hier entfernt nicht in dem Maße zutage, wie es bei einer entsprechenden Bauweise in Wohnvierteln der Fall sein würde.

§ 21. Staffel 2 (nicht über 4 Geschosse). Diese Staffel ist hauptsächlich für das innere Wohnviertel, also die älteren Vorstädte berechnet.

§§ 22, 23. Staffel 3 und 4 (nicht über 3 Geschosse). Die Anwendung dieser Staffeln wird sich für einzelne Straßen des inneren Wohnviertels, desgleichen für solche Straßen des äußeren Wohnviertels empfehlen, bei denen die Zulassung dreigeschossiger Häuser dem Bedürfnis entspricht. Um eine angemessene Abstufung herbeizuführen, empfiehlt es sich dabei, zwei besondere Staffeln zu bilden, die hinsichtlich der Gebäudehöhe übereinstimmen, dagegen in bezug auf die freizulassende Hoffläche voneinander abweichen.

§ 24. Staffel 5 (nicht über 3 Geschosse) beabsichtigt, eine beschränkte offene Bauweise für solche Straßen vorzuschreiben, die eine Zwischenstufe zwischen einer eigentlichen Villenstraße und einer vornehmen Wohnstraße mit geschlossener Bauweise darstellen. Eine vollkommen offene Bauweise wird sich in diesen Straßen nicht durchführen lassen, es dagegen dem allgemeinen Interesse entsprechen, wenn die zum Teil vorhandene offene Bauweise erhalten wird. Gedacht ist dabei u. a. an Straßen wie den Osterdeich und die Contrescarpe. Auch werden bei einer weiteren Ausdehnung der Stadt höchstwahrscheinlich noch manche Straßen in Frage kommen, die ohne Bedenken in diese Staffel eingereiht werden können, namentlich wenn ein größerer Bauunternehmer von vornherein die Einhaltung einer beschränkten offenen Bauweise für die an der Straße gelegenen Grundstücke vorsieht und wenn es sich darum handelt, den hierdurch bedingten Charakter der Straße für die Zukunft zu sichern.

§ 25. Staffel 6 (nicht über 2 Geschosse). Diese Staffel entspricht einem Bautyp, der vielfach in ganzen Straßen ohne Abweichung durchgeführt ist und im Interesse der Anwohner möglichst erhalten werden muß, zumal er in der Regel sehr erfreuliche Wohnverhältnisse aufweist. Andererseits wird es der Billigkeit entsprechen und vielleicht auch gelegentlich zur Förderung des Straßenbildes beitragen, wenn mitunter eine Abweichung bewilligt wird. Immerhin dürfte es sich empfehlen, von der der Deputation erteilten Ermächtigung einen sparsamen Gebrauch zu machen, damit jede Schädigung der bestehenden Wohnverhältnisse vermieden wird.

§ 26. Staffel 7 (Villenviertel). Die Bestimmungen dieser Staffel schließen sich im wesentlichen an die Vereinbarungen an, die zwischen dem Staat und den Eigentümern der an einem Teile der Parkallee gelegenen Grundstücke getroffen sind. Da die durch diese Vereinbarungen begründeten privatrechtlichen Beschränkungen nur für die Dauer von fünfzig Jahren festgelegt sind, so empfiehlt es sich, sie durch öffentlich rechtliche dauernde Beschränkungen zu ergänzen, da es im allgemeinen Interesse liegt, daß die an den Bürgerpark grenzenden Grundstücke ihren villenartigen Charakter behalten. Der Versuch, diesen Charakter durch einzelne abweichende Bauten zu durchbrechen, würde mit Recht als ein Akt rücktsichtsloser Privatwillkür zurückgewiesen werden müssen. Es mag sein, daß derartige in vornehmer Bauweise ausgestattete Privatbesitzungen mitunter schwer zu verkaufen sein werden. Diese Tatsache wird sich aber in der Regel jeder Eigentümer schon beim Ankauf vergegenwärtigt haben, so daß im allgemeinen nicht einmal eine besondere Härte darin gefunden werden kann, wenn eine anderweitige bauliche Ausnutzung verhindert wird. Wird von dem zufälligen Interesse eines einzelnen Beteiligten an einer raschen Realisierung seines Grundbesitzes abgesehen, so fällt überdies das öffentliche Interesse in jeder Richtung mit dem Gesamtinteresse der Anlieger zusammen, die nichts anderes wünschen können, als daß ihre Häuser und Grundstücke die bisherige Eigenart behalten, auf der in der Hauptsache ihr Wert beruht.

§ 27. Staffel 8. Die von einem Privatunternehmer beantragte Genehmigung von Straßen mit geringerer Breite als 10 m ist vom Senat wiederholt von der Bedingung abhängig gemacht, daß an der Straße nur einstöckige Häuser errichtet werden dürfen. Diese Bedingung bleibt nach dem Inhalt des Senatsbeschlusses auch für die Rechtsnachfolger im Eigentum der anliegenden Grundstücke verbindlich.

III. Der Gewerbeplan.

§ 29. Der Entwurf beschränkt sich auf drei verschiedene Verbotsklassen und hat davon abgesehen, eine besondere Regelung für die Fälle der §§ 16—25 und 27 der Gewerbeordnung zu treffen. Die Einreihung einer Straße in die Verbotsklasse I wird die meisten in ihr aufgeführten Betriebe keineswegs unmöglich machen, sondern nur ihre Inhaber zwingen, die nötigen Vorkehrungen zum Schutz der Nachbarschaft gegen Belästigungen zu treffen. Die am weitesten gehende Verbotsklasse III ist auf Anregung der Gewerbekammer dahin ausgedehnt, daß im allgemeinen alle gewerblichen Anlagen mit geringen Ausnahmen untersagt sind. Nur auf diesem Wege wird es möglich sein, den Wohnvierteln mit Häusern in höherer Preislage einen wirklich wirksamen Schutz zu gewähren. Die Anwendung dieser Verbotsklasse auf Straßen mit billigeren Häusern ist hingegen für die Regel nicht angängig, weil sie zu stark in die wirtschaftlichen Interessen eingreift. Soweit im Einzelfalle die Mehrzahl der Beteiligten auch bei Wohnhäusern in geringerer Preislage die Einreihung in die Verbotsklasse begehren sollte, wird diesem Wunsche unter Umständen ohne Bedenken entsprochen werden können.

MITTEILUNGEN.

DER TIROLER LANDTAG UND DER SCHUTZ DER HEIMISCHEN BAUWEISE. Im Laufe der letzten Jahre hat sich wiederholt gezeigt, daß alte Häuser zerstört und an deren Stelle moderne Neubauten errichtet wurden, die den althergebrachten, ehrwürdigen Charakter ganzer Straßen und Stadtteile in der bedauerlichsten Weise ungünstig beeinflussen. Vor allem sei in dieser Richtung auf die in der Maria-Theresien-Straße entstandenen Neubauten, die Kaffeehäuser „Maximilian" und „Maria Theresia", Warenhaus Bauer-Schwarz verwiesen, aber auch auf dem offenen Lande wurden mehrfach Bauten zur Ausführung gebracht, die das ganze Landschaftsbild stören; es bietet weder die allgemeine Tirolerische, noch die Innsbrucker Bauordnung irgendeine Handhabe, gegen derartige Verirrungen des guten Geschmacks wirksam Stellung zu nehmen. Die Eigenart des Landes soll aber doch nach Möglichkeit geschützt und erhalten bleiben und wurde schon wiederholt in verschiedenen Zeitungen, besonders in reichsdeutschen Blättern, über den Niedergang der Eigenart in Tirol geschrieben. Ein Weiterschreiten in dieser Richtung aber bedeutet, abgesehen davon, daß es um manches alte Haus überhaupt jammerschade ist, auch keine geringe Gefahr für den Fremdenverkehr, der dadurch einen Rückgang erfahren kann, daß das eigenartige Landschaftsbild verunstaltet und in alten Städten allzu Modernes auf die bestehende historische Umgebung aufgepfropft wird.

Um all diesen Bestrebungen entgegenzutreten, hat sich in Tirol der „Verein für Heimatschutz in Tirol" gebildet, der zwar mit sehr anerkennenswertem Eifer für die Erhaltung des Althergebrachten eintritt, aber für sich allein zu schwach ist, um ohne Hilfe der Behörden den drohenden Niedergang aufzuhalten. Die Behörden selbst aber sind, da ihnen gesetzliche Bestimmungen nicht zu Gebote stehen, häufig auch nicht in der Lage, Verunstaltungen und Störungen der Orts- und Landschafts-Bilder hintanzuhalten.

Es kann nun keineswegs verkannt werden, daß der gegenwärtige Zustand der Gesetzgebung infolge der hinsichtlich des Schutzes der heimischen Bauweise bestehenden Lücken ein bedenklicher ist, aber andererseits muß diese Frage mit großer Vorsicht behandelt werden, damit zu weitgehende Eingriffe in das Privatrecht, die sich nicht rechtfertigen ließen, vermieden werden. Es darf daher diese Frage unter keinen Umständen übers Knie gebrochen werden, sondern wäre noch einem eingehenden Studium unter Zuziehung von Sachverständigen und von Vertretern der beteiligten Kreise zu unterziehen. Andererseits aber scheint es dringend geboten, den Baubehörden gewisse Handhaben zu bieten, durch welche sie in die Lage versetzt werden, allzu krassen Verletzungen des guten Geschmacks wirksam entgegentreten zu können.

Der Landtag hat infolgedessen den folgenden beiden Gesetzen zugestimmt:

I.

Gesetz

betreffend Abänderung einzelner Bestimmungen der Tirolischen Bau-Ordnung.

Die §§ 7, 26, 29, 32, 46, 82 und 85 des Gesetzes vom 15. Oktober 1900, L.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1901, womit für Tirol eine Bauordnung erlassen wurde, werden teilweise abgeändert, und zwar in folgender Art:

§ 7.

Der zweite Satz des ersten Absatzes hat in Hinkunft zu lauten:

„Hiebei sind die Anforderungen des Verkehrs (§ 5), der Gesundheit, der Feuersicherheit usw., sowie die Eigenart des Ortsbildes zu berücksichtigen."

§ 26.

Als neuer zweiter Absatz ist einzufügen:

„Dachdeckungen, welche das allgemeine Ortsbild oder Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen, sind zu vermeiden."

§ 29.

Ist zu streichen und durch folgende Fassung zu ersetzen:

„Der Behörde steht das Recht zu, grobe, das Orts- oder Landschaftsbild störende Schönheitsfehler, auffallende Verstöße gegen die heimische Bauweise, sowie eine allzu grelle Färbelung der Ansichtsseite zu untersagen."

§ 32.

Im dritten Absatze ist folgender Zusatz zu machen:

„. . . . beeinträchtigt wird; auch ist bei deren Herstellung auf heimische Vorbilder tunlichst Bedacht zu nehmen."

§ 46.

Nach Punkt 3 ist als vierter Punkt beizusetzen:

„4. In jenen Fällen, in denen es sich um Villen oder Wohngebäude von mindestens acht Wohnbestandteilen, bei anderen Bauten um eine verbaute Grundfläche von mindestens 150 qm handelt, der Landesausschuß unter Übermittlung einer einfachen Planskizze; diesem steht es frei, zur Verhandlung einen Vertrauensmann mit beratender Stimme auf Kosten des Landes zu entsenden, doch kann die Bauverhandlung auch ohne seine Vermittlung oder Äußerung durchgeführt und die Erledigung des Baugesuches (§§ 47 und 48) hinausgegeben werden. Von dieser Bestimmung sind ausgenommen landwirtschaftlichen Zwecken dienende Bauten."

§ 82.

Als neuer zweiter Absatz ist einzufügen:

„Dachdeckungen, welche das allgemeine Orts- bzw. Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen, sind zu vermeiden."

§ 85.

Am Schlusse dieses Paragraphen ist anzufügen:

„. . . . . beeinträchtigt wird; auch ist bei deren Herstellung auf heimische Vorbilder tunlichst Bedacht zu nehmen."

II.

Gesetz

betreffend Abänderung einzelner Bestimmungen der Innsbrucker Bau-Ordnung.

Der erste Absatz des § 61 des Gesetzes vom 30. März 1896, L.-G.-Bl. Nr. 31, mit welchem eine Bauordnung für die Landeshauptstadt Innsbruck erlassen wurde, hat in Hinkunft zu entfallen und zu lauten wie folgt:

§ 61.

„Die Wahl des Baustils für einen auszuführenden Neubau oder Umbau bleibt im allgemeinen dem Bauherrn überlassen, doch muß sich die äußere Gestaltung des Baues harmonisch dem Stadtbilde einfügen, wobei in erster Linie die heimische Bauweise und Eigenart bevorzugt werden soll. Der Behörde steht es frei, grobe architektonische Fehler, sowie offenkundige Verstöße gegen vorstehende Bestimmungen zu beanstanden und die Ausführung derartiger Pläne zu untersagen."

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

GROSS-BERLIN. Ein Programm für die Planung der neuzeitlichen Großstadt. Von Professor Dr. Rud. Eberstadt, Dozent a. d. Kgl. Universität, Professor Bruno Möhring, Architekt und Oberingenieur Rich. Petersen. Berlin, Ernst Wasmuth A.-G., 1910.

Eine der wichtigsten Schriften neuester Zeit auf dem Gebiete des Städtebaues, die zunächst unter dem Kennworte „Et in terra pax" dem zum Wettbewerb um einen Grundplan für Groß-Berlin von denselben Herrn Verfassern eingereichten Entwurf als Erläuterungsbericht beigegeben war und nunmehr um ein Vorwort nebst Inhaltsverzeichnis bereichert als selbständige Arbeit der Öffentlichkeit übergeben worden ist. Eine Schrift, die in voller Deutlichkeit erkennen läßt, worum es sich eigentlich in jenem Wettbewerbe gehandelt hat. — Weit mehr als ein bloßer Erläuterungsbericht, bildete sie einen wesentlichen Bestandteil eines Wettbewerbsentwurfes, der wohl ein Preisgericht, dem hervorragende Verwaltungsmänner und Kommunalpolitiker angehörten, hätte antreiben können, gerade diesen Entwurf mit in die vorderste Reihe der Preisgekrönten zu schieben.

Die darin niedergelegten Grundsätze sind so klarer und eindringlicher Natur, daß sie sich trotz alledem Geltung verschaffen werden. Denn ohne sie anzunehmen, wird in den Großstädten eine Lösung der Wohnungsfrage und damit auch der Friede auf Erden — in unserem von Unzufriedenheit durchwühlten Volke — kaum möglich sein. Alle Achtung vor den Leistungen der Baugenossenschaften — sie tun was sie können unter den nun einmal gegebenen Verhältnissen! Jene Grundsätze weisen aber neue Wege, die uns herausführen sollen aus den ungesunden Zuständen, die keine Baugenossenschaft zu beseitigen vermag. Dazu bedarf es einer wirklichen Städtebaupolitik, die Erkenntnis, daß Städtebau nicht bloß Straßenbau, nicht einmal in der Hauptsache Straßenbau, sondern vor allen Dingen Wohnungsbau und zwar Wohnungsbau für die kleinen Leute ist. Und diese Erkenntnis bringt die Schrift mit zwingender Beweisführung.

Ob eine Straße breit oder schmal, ob gerade oder krumm, ob lang oder kurz angelegt wird, tritt weit dahinter zurück — das ist Technik, sind Einzelheiten der Kunst. Die Grundlage muß erst eine große städtisch-soziale sein, und ein im sozialen Sinne befriedigender Wohnungsbau, von dem wir noch weit entfernt sind, wird erst eine Städtebaukunst ermöglichen, als Ausdruck großstädischer Kultur unserer Zeit! Th. G.

REPLANNING READING, an industrial city of a hundred thousand. By John Nolen. Boston. Geo. H. Ellis Co., Printers 1910. Contents: Some Controlling Conditions, The City Plan, Penn Square and the City Centre, Location of Public and Semi-public Buildings, Boulevards and Main Arteries of Travel, Plaggrounds and Parks, The House of the People, Twelve Definitive Recommendations. Wir kommen auf die interessante Veröffentlichung noch zurück.

EINE BEOBACHTUNGSSTELLE DER BAUTECHNISCHEN FACHPRESSE DER WELT stellt das im Jahre 1908 begründete Internationale Institut für Techno-Bibliographie, Abteilung Bautechnik, dar. Das Institut, unter dessen Gründern sich neben den größten technischen Verbänden Namen wie Emil Rathenau, J. Loewe, W. v. Siemens, Slaby, v. Bach, Kammerer, v. Rieppel, v. Linde, v. Miller u. a. befinden, ist eine Organisation, die mit Hilfe ausländischer Filialen die internationale technische Fachpresse durch einen Stab von Spezialisten sorgfältig verfolgen läßt. Etwa 80 Mitarbeiter teilen sich in die dem einzelnen unlösbare Aufgabe, über den Inhalt von 1000 Fachzeitschriften sowie die neuen Patente und Bücher, Broschüren und Kataloge allwöchentlich zu berichten. Diese Berichte werden 14 tägig veröffentlicht in der „Bautechnischen Auskunft", die den Mitgliedern des Institutes (Firmen, Vereinen, Einzelpersonen) kostenlos zugeht. Sie umfaßt in 74 Abschnitten das gesamte Hochbau- und das Bauingenieurwesen. Entsprechende Berichte aus den anderen technischen Gebieten stellen dar die „Maschinentechnische Auskunft", die „Elektrotechnische", die „Berg- und Hüttenmännische" und die „Chemisch-technische Auskunft". Die Zeit und Geld sparende Auskunftsarbeit, die das Institut seinen Mitgliedern gegen Zahlung eines Jahresbeitrages von 25 Mk. zur Verfügung stellt, ist um so nützlicher, als man die Arbeiten vom Institut auch unmittelbar beziehen kann, leihweise oder zu den Verlagspreisen.

Das Institut liefert aber nicht nur 14 tägige Berichte, sondern auch zusammenfassende Jahrbücher. Der im Erscheinen begriffene Band für 1909 umfaßt rund 2800 Seiten. Er enthält 59 628 Literaturnachweise und Auszüge. Davon sind 1780 deutsche Bücher, 27 027 deutsche Aufsätze, 540 englische Bücher und 14 485 englische Aufsätze, 239 französische Bücher und 3612 französische Aufsätze.

Eine Ergänzung der Berichte bildet die Auskunftsstelle des Institutes. Diese bietet der großen Zahl derjenigen technischen und industriellen Betriebe, die sich kein eigenes literarisches Amt einrichten können oder wollen, die Vorteile eines solchen. Andererseits dient sie auch den literarischen Ämtern der Großbetriebe durch Nachweis oder Beschaffung schwer zugänglicher Literatur, durch Zusammenstellung des gesamten vorhandenen Materiales über einen bestimmten Gegenstand unter individuellen, den Auftraggebern wichtigen Gesichtspunkten. Darüber hinaus beantwortet die Zentralstelle ferner schwierige technische Fragen aus Theorie und Praxis, zu deren Beantwortung sie rund 700 Spezialisten aller Gebiete heranzieht. Die Geschäftsstelle des Institutes (Berlin W 50, Spichernstraße 17) erteilt nähere Auskünfte, versendet Probenummern und nimmt Anmeldungen zur Mitgliedschaft entgegen. An der Spitze dieses rein gemeinnützigen Unternehmens, das u. a. vom Verein deutscher Ingenieure und dem Zentralverband deutscher Industrieller unterstützt wird, stehen Geheimrat Professor Kammerer, Geheimrat Dr. C. L. Weber und Dr. Hermann Beck.

Als Nr. 11/12 der von DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH herausgegebenen Schriften sind soeben unter dem Titel „Wohnungswesen und Wohnungspolitik" drei Vorträge erschienen, die der Obmann der Zentralstelle Hofrat Maresch über Einladung der freien staatswissenschaftlichen Vereinigung im Dezember v. J. gehalten hat. — Das weite Gebiet der großen Fragen, die man heute unter dem Schlagworte „die Wohnungsreform" zusammenzufassen pflegt, findet hier in dem knappen Rahmen dreier Vorlesungen eine übersichtliche und vorzüglich unterrichtende Darstellung, die nicht nur bestimmt ist, die weiten Kreise der Bevölkerung Österreichs in dieses bedeutsame Gebiet der modernen Sozialpolitik einzuführen, sondern auch als Grundlage, als richtunggebender Behelf für die Agitation zur Reform des Wohnungswesens zu dienen. — Zu beziehen von der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich, Wien I, Stubenring 8 (Handelskammergebäude).

BAUWELT mit Bauweltregister. Verlag von Ullstein & Co., Berlin. Redaktion: SW, Kochstr. 23/24. Jeden Mittwoch und Sonnabend. Vierteljährlich 2 Mk. Im Buchhandel und durch die Post (18 Pf. Bestellgeld). In Berlin frei ins Haus durch die Hauptexpedition und alle Morgenpost-Filialen. Einzelnummer 20 Pf.

DIE ERSCHLIESSUNG VON BAULAND IN DER NÄHE DER STÄDTE. Von Architekt Siegfried Sitte, Wien. Bericht auf dem II. Internationalen Mittelstandskongreß in Wien 1908.

Bericht über den STADTERWEITERUNGSPLAN für die südliche Gemarkung der Stadt Karlsruhe. Erstattet in der Sitzung des Architekten- und Ingenieur-Vereins am 3. März d. J. im Auftrage des Vereinsausschusses von Oberbauinspektor H. Hemberger. 1910. Buchdruckerei der Badischen Landeszeitung, Karlsruhe. Dazu ein Plan.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

WETTBEWERB GROSS-BERLIN. Die Herren Verfasser der Entwürfe mit den Kennworten „U. R. B. S.", „Parkstadt Große Züge", „Kaiserkrone", „Urbi et Orbi", „Maß und Ziel" werden gebeten, ihre Adresse der Verlagshandlung Ernst Wasmuth A.-G., Berlin, Markgrafenstraße 35, bekannt zu geben. Die Schriftleitung.

Aus dem Programm der INTERNATIONALEN HYGIENE-AUSSTELLUNG ZU DRESDEN 1911, Mai bis Oktober, teilen wir den Inhalt der Abteilungen VI und VII, XI und XII als mehr oder minder in unser Arbeitsgebiet fallend, in folgendem mit.

Ansiedlung und Wohnung.

Bebauung, Straßenanlagen (Pläne, Modelle, Material usw.) — Wasserversorgung — Abwässer- und Fäkalienbeseitigung, Fäkalienverwertung (Pläne, Modelle, Zubehörteile usw.) — Mittel und Einrichtungen für hygienische Herrichtung des Baugrundes (Entwässerung, Bewässerung, Betonierung, Rostanlagen, Wasserfänge, Isolation usw.) — Straßenbeleuchtung — Straßenreinigung — Stadtgärten — Gartenstädte (Pläne, Modelle usw.) — Friedhofsanlagen, Krematorien — Öffentliche Gebäude — Schulhäuser — Badeanstalten — Schlachthäuser — Desinfektions-Anstalten — Markthallen — Bedürfnisanstalten usw.

Mietbauten, Einfamilienhäuser, Einküchenhäuser, Arbeiterwohnhäuser in Zeichnungen, Modellen usw. — Baumaterial nach hygienischen Gesichtspunkten — Sanitäre Anlagen im Hause, Badeeinrichtungen, Klosettanlagen usw. — Raumverteilung nach Hygiene und Praxis (Zeichnungen, Modelle usw.) — Boden-, Wand- und Deckenbekleidung — Treppen- und Fahrstuhlanlagen — Einrichtungen und Gegenstände für Luft (Ventilation, Rauchabzug usw.), Licht (Fenster, Rolläden, Markisen, Lampen usw.) und Wärme (Öfen, Herde usw.) — Möbel, Betten usw., — Hygienische Einrichtungen aller Art für Bureau, Kontor, Fabrikraum, Werkstatt, Schule, Kirche, Gasthaus, Theater, Versammlungsraum usw.

Verkehr.

Hygienische Einrichtungen und Gegenstände für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Automobile, Schiffe — Eisenbahn-, Straßenbahn-, Schlaf- und Speisewagen — Hygienische Einrichtungen und Gegenstände für den Postverkehr, das Fernsprechwesen usw. — Einrichtungen und Gegenstände für Güterbeförderung zu Wasser und zu Lande — Transport von Nahrungsmitteln, Milch usw. — Hygienische Einrichtungen und Gegenstände für die binnenländische und überseeische Personenbeförderung — Einrichtungen und Mittel zum Schutz gegen Krankheitsübertragung — Auswandererwesen — Unterkunftswesen — Einrichtungen und Gegenstände für Hotels, Gast- und Logierhäuser, Bahnhofswirtschaften usw.

Körperübungen, Spiel und Sport.

Einrichtungen, Gegenstände und Hilfsmittel für Leibesübungen, Spiel und Sport in jeder Form — Sportbauten in Modellen, Plänen, Photographien usw. (z. B. für Turnhallen, Schwimmhallen, Reitbahnen, Radrennbahnen, Schlittschuhbahnen, Rollschuhbahnen, Tennisplätze usw.) — Inneneinrichtungen zu Sportbauten — Turnapparate — Spielzeug — Gymnastische Apparate, soweit sie nicht ausschließlich der häuslichen und therapeutischen Körperpflege dienen — Sportkleidung — Trainiermittel und -einrichtungen — Diätetische Mittel für den Sport — Verpflegungsmittel und -Einrichtungen für Sportleute — Unterkunftseinrichtungen (Schutzhütten, Zelte usw.) — Gegenstände für erste Hilfe bei Sportunfällen usw.

Hygienische Literatur und Kunst.

Alle Erzeugnisse des graphischen und verwandten Gewerbes, die die Hygiene zum Gegenstand haben — Medizinische, hygienische, chemische, technische usw. Bücher und Zeitschriften — Sportliteratur — Kunstblätter, die sich auf die Hygiene und verwandte Gebiete beziehen — Plastische Gebilde, die Gleiches oder Ähnliches bezwecken. usw.

ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH. Die Entwürfe neuer Bauordnungen für Troppau und Schlesien, die der schlesische Landesausschuß zur Begutachtung übermittelt hatte, wurden der Bauabteilung zur Berichterstattung zugewiesen. In der Frage der Errichtung von Laubengärten wurden die Bemühungen des Vereins „Schrebergärten" unterstützt. — Für die Abhaltung der diesjährigen Hauptversammlung wurde der 16. März bestimmt und beschlossen, in dieser Hauptversammlung neuerdings eine Kundgebung über die Wiener Bauordnung zu beantragen.

NEUNTER INTERNATIONALER WOHNUNGSKONGRESS, WIEN, MAI 1910. Die Vorarbeiten für den vom 29. Mai bis 2. Juni in Wien stattfindenden IX. internationalen Wohnungskongreß sind in bestem Gange. — Dem österreichischen Arbeitsausschusse, der sich unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz, des Herrn Ministers a. D. Dr. Franz Klein vor längerer Zeit gebildet hat, liegen bereits eine große Anzahl von schriftlichen Berichten zu den Kongreßaufgaben vor. — Diese Berichte werden in Druck gelegt und allen Mitgliedern des Kongresses unentgeltlich zur Verfügung gestellt. — Besonders Interesse dürfte die im Zusammenhange mit dem Kongresse veranstaltete Ausstellung von Modellen und Plänen gemeinnütziger Wohnungsanlagen erwecken. — Die Teilnahme an dem Kongresse wird nach den bisher vorliegenden zahlreichen Anmeldungen aus dem In- und Auslande eine außerordentlich starke sein. Eine große Anzahl von öffentlichen Körperschaften und Vereinen hat, soweit sie nicht in der Lage sind, Abgeordnete zu dem Kongresse zu entsenden, für ihre Bibliothek die Kongreßschriften zum ermäßigten Preise von 12 K bestellt. — Da zur Zeit des Kongresses die internationale Jagdausstellung in Wien bereits eröffnet sein wird, kommt den auswärtigen Kongressisten die für Besucher der Jagdausstellung eingeräumte 20%ige Fahrpreisermäßigung bei Lösung einer Fahrkarte nach Wien in Verbindung mit einer Eintrittskarte in die Jagdausstellung zugute. — Alle auf den Kongreß

sich beziehenden Anfragen sind an das „Organisationskomitee", Wien I., Stubenring 8, zu richten.

Programme du CONCOURS INTERNATIONAL D'ARCHITECTURE Paris 1910. I. — Le concours a pour objet d'élaborer les plans d'une Olympie Moderne comprenant: 1° Les édifices, portiques arènes, pistes, etc..., propres aux épreuves de sport et d'art inscrites au programme des Jeux Olympiques modernes*); 2° Les aménagements servant aux spectateurs; 3° Les édifices ou espaces nécessaires pour les cérémonies connexes aux Jeux; 4° Les installations affectées à l'administration, aux athlètes etc. Les concurrents auront aussi à déterminer les particularités topographiques du site choisi ou imaginé par eux. II. — Les concurrents devront envoyer au minimum quatre, au maximum six cartons susceptibles d'occuper un espace d'ensemble de deux mètres cinquante de long sur quatre mètres de haut. L'un de ces cartons devra figurer un plan général de la Cité. Les concurrents pourront y joindre un mémoire explicatif qui ne devra pas excéder quatre mille mots. III. — Tous les concurrents recevront un Diplôm commémoratif; leurs envois seront exposés au public et feront l'objet d'un Rapport général sur les résultats du Congrès; ce rapport contiendra la liste des concurrents. La médaille olympique, qui n'a été décernée que 17 fois depuis 1894, sera en outre attribuée au vainqueur du concours. Le jugement sera rendu par un jury composé de compétences internationales au nombre de cinq et représentant les différents points de vue: art, technique et sport. IV. — Les concurrents sont priés de se faire inscrire autant que possible avant le 1er Mai 1910. La liste des concurrents sera close le 1er Octobre et leurs envois devront parvenir avant le 15 Novembre 1910 à M. Gaston Trélat, Directeur de l'Ecole spéciale d'Architecture, Commissaire général du Concours, 254, boulevard Raspail, Paris, à qui on est prié d'adresser toutes les communications relatives au concours.

Allgemeiner Wettbewerb um einen BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE KÖNIGL. FREISTADT KRONSTADT (BRASSÓ) für Architekten und Ingenieure.

Die Preisarbeiten müssen in den, den Preisbewerbern zur Verfügung gestellten Plänen und zwar:

a) Dem Lageplane für die Außengründe im Maßstabe von 1 : 3600;

b) Den Lageplänen über die innere Stadt und die Vorstädte im Maßstabe von 1:720 alle in dem Programme enthaltenen Erfordernisse in übersichtlicher und bis ins einzelne gehender Weise zur Darstellung bringen und für neue oder etwa abgeänderte Straßenzüge und Straßenverbindungen Längen- und Querprofile, sowie endlich einen Erläuterungsbericht enthalten.

Es steht jedem Preisbewerber frei, weitere Planansichten beizubringen, insofern ihm dies zur Erläuterung seiner Vorschläge zweckdienlich erscheint.

Planunterlagen gegen Erlag der Selbstkosten von 20 Kronen vom Magistrate der Stadt Brassó. Weitere Angaben und Auskünfte vom städtischen Ingenieuramte.

Für die als besterkannten und der Preisausschreibung entsprechenden Gesamtentwürfe sind als erster Preis mit 8000 Kronen, zweiter Preis mit 4000 Kronen, dritter Preis mit 2000 Kronen ausgesetzt. Die Preise werden durch ein Preisgericht zuerkannt, dessen Urteil endgültig ist. Die etwa nicht zur Verteilung kommenden Preise können über Antrag des Preisgerichtes zum Ankaufe von Entwürfen verwendet werden.

Das Preisgericht besteht unter dem Vorsitze des Bürgermeisters aus dem städtischen Oberingenieur, Ney Béla, Ministerialrat, Palóczy Antal, Hochschulprofessor, beide aus Budapest, I. G. Ritter v. Schoen, Hofrat und Professor am Polytechnikum in Wien, Architekt und Stadtbaurat Franz Kräuter in Würzburg, Peter Bartesch, Architekt und Ingenieur in Brassó.

Die preisgekrönten oder angekauften Entwürfe werden unbeschränktes Eigentum der Stadtkommune Brassó, welche berechtigt ist, sie ganz oder teilweise, sowie sonstige Vorschläge der Verfasser zu verwenden, ohne mit diesen in irgend welche Verhandlung zu treten, oder ihnen weitere Entschädigungen schuldig zu sein. Die Verfasser sind aber zur Veröffentlichung ihrer Preisarbeiten berechtigt.

Frist bis spätestens 20. März 1911, mittags 12 Uhr, beim Stadtmagistrat in Brassó.

Nach der Entscheidung des Preisgerichtes werden die sämtlichen Preisarbeiten durch vierzehn Tage in Brassó öffentlich ausgestellt. Ort und Zeit der Ausstellung werden seinerzeit veröffentlicht werden.

*) Consulter la Revue Olympique de décembre 1909.

WETTBEWERB FÜR TYPEN VON KLEINWOHNUNGEN. Für diesen von der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich ausgeschriebenen Wettbewerb lief am 31. März d. J. die Einsendungsfrist ab. Es langten aus allen Teilen des Reiches zusammen 180 Entwürfe ein, die sich sowohl auf Einfamilien- als Mehrfamilienhäuser für ländliche und städtische Verhältnisse beziehen und vielfach Verbindungen mehrerer Typen umfassen. Das Preisgericht hat den Obmann der Zentralstelle, Hofrat Maresch, zum Vorsitzenden, den städtischen Oberbaurat Heinrich Goldemund zum Stellvertreter und den Oberingenieur des Ministeriums für öffentliche Arbeiten Karl Freymuth zum Schriftführer gewählt. — Dem Preisgerichte gehören außerdem an: aus dem Ministerium für öffentliche Arbeiten die Herren Ministerialrat Dr. von Meinzingen, Oberbaurat Adalbert Stradal, die Bauräte Ciechanowski und Dr. Piskač; ferner Professor Leopold Simony, Oberbaurat Julius Koch und Architekt Siegfried Sitte. — Nach Abschluß der Arbeiten des Preisgerichtes werden die Entwürfe im Österreichischen Museum für Kunst und Industrie ausgestellt werden. — Die von dem Preisgericht ausgezeichneten Entwürfe gelangen dann auch zur Vorführung in der mit dem Wohnungskongresse in Verbindung stehenden internationalen Ausstellung von Kleinwohnungsbauten.

Als nächste Schrift der ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH wird ein Vortrag des Oberbaurates Professor Theodor Bach (Prag) über „Die Bedeutung der Bauordnungen und des Bauwesens für die Wohnungsfrage unter besonderer Berücksichtigung der ökonomischen und künstlerischen Gesichtspunkte" erscheinen.

VOM LIETZENSEE. Wie schon bekannt, hat die Stadtgemeinde Charlottenburg ein etwa 2619 Quadratruten großes Gelände am Lietzensee, und zwar zwischen der Neuen Kantstraße, dem Königsweg und dem nördlichen Seeufer, zum Preise von 2 881 080 Mk. angekauft. Dafür, daß die Stadt den See selbst übernimmt, mußte die Bodengesellschaft „Park Witzleben" an die Gemeinde eine Entschädigung von 100 000 Mk. zahlen. Charlottenburg hat nun Aussicht, eine neue, schöne Parkanlage zu bekommen. Etwa die Hälfte des angekauften Geländes, nämlich der unmittelbar am Seeufer gelegene Teil, eignet sich nicht zur Bebauung, da das Gelände tief unter dem Straßendamm mit ganz steilem Abfall zum Wasser hin liegt. Gewaltige Erdmassen müßten vorerst aufgeschüttet werden, was aber das Bauland derartig verteuern würde, daß sich wohl schwerlich Baulustige fänden. Es verlautet nun, daß beabsichtigt ist, den unmittelbar am See gelegenen Teil des Landes zu einer Parkanlage umzuwandeln, während der zwischen der Neuen Kantstraße und dem Königsweg gelegene Rest parzelliert und zur Bebauung von der Stadt weiterverkauft werden soll. Da vom jetzt noch nahen Grunewald Stück für Stück der Bebauung geopfert wird, wäre die Durchführung des Planes nur zu begrüßen, denn sie würde der Allgemeinheit wenigstens noch die letzten Reste der schönsten landschaftlichen Reize sichern.

Am 8. Mai d. J. beginnt im Künstlerhaus zu Hannover eine von der Technischen Hochschule aus eingerichtete AUSSTELLUNG des künstlerischen Nachlasses von weiland Dr.-Ing. Ferdinand Eichwede. Der durch sein gemeinsam mit Professor Mahrmann herausgegebenes Werk „Germanische Frühkunst" bekannt gewordene, leider zu früh verstorbene Architekt Dr.-Ing. Ferdinand Eichwede hat in Hannover bedeutsame Architekturen geschaffen und in seiner kurzen lehrreichen Tätigkeit als Dozent an der Technischen Hochschule hervorragende Erfolge erzielt.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

7. Jahrgang 1910 6. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ALLGEMEINE STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG IN BERLIN, VOM 1. MAI BIS 15. JUNI 1910.

Eine Reihe von Berichten, die als Sonderausgaben unserer Zeitschrift erschienen sind, hat den Leserkreis fortlaufend über den Fortgang der Arbeiten und die geplanten Veranstaltungen der Ausstellung unterrichtet. Nun ist die Ausstellung dem Programm gemäß am 1. Mai von ihrem Präsidenten, Oberbürgermeister Kirschner, in Gegenwart der Mitglieder des Arbeitsausschusses sowie zahlreicher geladener, darunter vieler fremder Gäste mit einer einfachen Feierlichkeit eröffnet worden.

Die Reichhaltigkeit und Vielseitigkeit der Ausstellung fand allgemeine Anerkennung. Die Zahl der Anmeldungen war eine so große, daß wiederholt — Dank dem außerordentlichen Entgegenkommen des Direktors der Königlichen akademischen Hochschule für die bildenden Künste (Charlottenburg, Hardenbergstraße 33), Geheimrats Anton von Werner! — weitere Räume hinzugenommen werden mußten und trotzdem fast jeder Winkel auf den Fluren und in den Treppenhäusern mit Plänen und Modellen besetzt worden ist. Die im Programm vorgesehene Einteilung in sieben Ausstellungsgruppen — eine achte bildet das Lesezimmer — hat sich im wesentlichen durchführen lassen, obwohl die zum Teil sehr umfangreichen Modelle mit Rücksicht auf den verfügbaren Raum vielfach die Gruppenordnung durchbrechen. Nichtsdestoweniger ist die Übersichtlichkeit gewahrt. Die Fachgenossen und mit ihnen alle, die am Bau der Städte mitzuwirken, für deren Wachsen und Gedeihen die Verantwortlichkeit mitzutragen haben, sollten sich also rüsten zum Besuch der Ausstellung, die ihnen reichliche Belehrung, namentlich auch durch statistische Darstellungen (über die Bevölkerungs- und Verkehrsdichtigkeit in Berlin, London, München, Paris, Schöneberg und Wien) und anregende Vorbilder, insbesondere auf dem Gebiet neuester sozialer und ästhetischer Bestrebungen zu bieten vermag. Außer den Wettbewerbsentwürfen für den Ausbau von Groß-Berlin, die allein fast die Erdgeschoßräume füllen, Darstellungen mit ausführlichen Beschreibungen u. a.: von Arbeiterwohnvierteln (Essen a. Ruhr, A. Krupp), Gartenstädten (Hellerau, Nürnberg), Volksparkanlagen (Berlin, Düsseldorf, Hamburg), von Bodenaufteilungen und Baublockbildungen (Breslau, Rixdorf), von wichtigen Platzgestaltungen (Theaterplatz in Dresden, desgl. Stuttgart, Friedrichsplatz in Mannheim, Karlsplatz in Wien), von den Plänen zur Aufteilung von Festungsgelände (Königsberg i. Pr., Posen), von größeren

Baugruppen, die das Straßen- bezw. Stadtbild mitbestimmen (Altenheim in Buch bei Berlin, Schlacht- und Viehhof in Dresden, Schulgruppe in Frankfurt a. M., Kommunales Forum in Weißensee), endlich von der künstlerischen Bewältigung schwierigen Geländes (Schloßbrunnkolonnade in Karlsbad i. B.), von Schnellbahnanlagen (Berlin, Boston, Chikago, London, Paris) und Brücken (Berlin, München), Aufstellung von Denkmälern und Brunnen (Prof. Ohmann und Wrba). Dazu kommt eine Übersicht über die einschlägige Fachliteratur im Lesezimmer und eine besondere historische Abteilung (Berlin, Bremen, Brünn, Budapest, Kairo, Konstantinopel, Nürnberg, Salzburg, Römerstädte in Syrien, Wien).

Beschickt ist die Ausstellung aus der Fremde, soweit bis jetzt festgestellt werden konnte, von Dänemark (Kopenhagen), England (R. Unwin, Hampstead, Liverpool), Frankreich (Ministerium der schönen Künste, E. Hénard, Paris), vom Deutschen Reich (Preußische Staatseisenbahnverwaltung, deutsche Baalbek-Expedition, zahlreiche deutsche Städte und Künstler), Österreich-Ungarn (Budapest, Brünn, Wien), von den Vereinigten Staaten von Nordamerika (Museum für soziale Ethik der Harvard-Universität, Cambridge; John Nolen, Cambridge, Massachusetts), von Schweden (Gotenburg, Helsingborg, Stockholm) usw. Einer Zeitschrift, unter deren Gründern der Name Camillo Sitte steht, darf schließlich auch noch auf die kleine Sammlung hinterlassener Arbeiten des Begründers moderner Städtebaukunst aufmerksam machen.

Wir beabsichtigen, in der nächsten Nummer unserer Zeitschrift als einer besonders der Städtebau-Ausstellung zu widmenden Nummer einen Überblick über das Gebotene in Wort und vornehmlich Bild zu geben. Außerdem wird ein Sonderheft „Wettbewerb Groß-Berlin“ für den Städtebau vorbereitet, das unseren Abonnenten zu einem Vorzugspreise geliefert werden wird! —

GENUA, EIN BERGSTADTIDEAL.

Von Beigeordneten Stadtbaurat SCHOENFELDER, Elberfeld.

Für den Städtebaukünstler fängt das Interesse für eine Stadt da an, wo die Schwierigkeiten beginnen. In der Ebene ist es leicht, Stadtbaupläne zu entwerfen. Schwerer ist die Aufgabe in der Hügellandschaft. Am schwersten ist sie in den Bergen zu lösen. Ob noch weiterhin Städte in einem stark bewegten Gelände gegründet werden, ob die, welche nun einmal so liegen, ein starkes Wachstum noch finden werden, wer kann das sagen! Es scheint fast, als ob man in der heutigen Zeit mit ihrem Eisenbahnpersonen- und Lastenverkehr den ebenen Städten eine größere Zukunft vorher zu sagen berechtigt wäre, als ob die Städte, die an großen Strömen liegen, der Industrie leichtere Zufuhrgelegenheiten böten. Wie dem auch sei, die vorhandenen Berggroßstädte mit ihrer alten Kulturarbeit bilden noch heute gewaltige kaufmännische Firmen, deren Erlöschen, obwohl die Konjunktur ihnen ungünstig scheint, in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist. Wie der Kaufmann beim Niedergange seines Geschäftes doppelt darauf bedacht sein muß, neue Wege zu seiner Hebung zu finden, so die Bergstädte. Mit allen Mitteln müßten die Reize, welche die alten Stadtbilder in ihnen bieten, erhalten, neue geschaffen werden. Auf alle Weise müßte man versuchen, die Verkehrsschwierigkeiten, welche die beständige Überwindung von Berg und Tal in seinen Straßen Fuhrwerk- und Fußgängerverkehr entgegenstellen, zu verringern, auf ein erträgliches Maß zurückzudrücken. Die Technik, so heißt es, kann heute alles! — Hic Rhodus, hic salta. Hier zeige sie, was man kann.

Und welche Möglichkeiten für reizvolle Platzbildungen und Straßenzüge bietet gerade das bergige Gelände der Phantasie des schaffenden Architekten. Plastisch denken ist hier das Losungswort wenn irgendwo im Städtebau. Die Tüchtigsten müssen sich die Zähne ausbeißen an solchen Bebauungsplänen. Ein Bleistiftstrich kann hier Nachkommen Milliarden von Meterpferdekräften an Arbeitskraft und Geld kosten. Riesenverantwortlichkeiten ruhen hier oft auf wenigen Schultern. Wohl den Städten, die, wie Stuttgart, Pforzheim und andere, erkannt haben, welche Bedeutung nun einmal dem Bebauungsplan einer Bergstadt zukommt und alle Hebel in Bewegung setzten, um auf dem Wege eines Wettbewerbes oder durch Heranziehung erster Kräfte einen Idealplan zu erhalten.

Ein glänzendes Beispiel für eine Bergstadt, wie sie sich entwickeln kann trotz der größten Schwierigkeiten des Geländes, ist Genua. Ein Studium dieser Stadt eröffnet weite Gesichtspunkte. Eingezwängt zwischen die Felsenmassen wie kaum eine zweite europäische Stadt, abgeschnitten von fruchtbarem Hinterland durch himmelhohe Bergketten, gegründet in einem Lande, das überhaupt für die Industrie weniger geeignet scheint als irgend ein anderes wegen des Fehlens weiter Ebenen, schiffbarer Flüsse, größerer Kohlenlager hat es dennoch nicht nur im Mittelalter seine gewaltige Rolle gespielt, nein, es spielt sie heute weiter. Man wende nicht ein, der Hafen bringe das mit sich. Auch er leidet unter der Ungunst der Verhältnisse. Natürliche Häfen in vorhandenen Ausbuchtungen der Küste stehen heute zurück gegenüber den Kunsthäfen. London, Hamburg, Antwerpen genügen als Beweisstücke. Auch hier hat die Technik Vorteile erzielt, die die Natur nicht zu bieten vermag. Immerhin mag zugegeben werden, daß für Italien, dessen Küste nun einmal überall so bergig ist, Genua auch als Hafen einen Schatz darstellt. Aber der Hafen könnte die Stadt nicht groß machen, wenn die Stadt dem Hafenverkehr, dem Fremdenzuspruch, dem Wohnbedürfnis der



Abb. 1. Blick auf die dreifache Schleifenrampe beim Albergo dei Poveri (links im Vordergrunde).

einheimischen, an den Platz gebundenen Kaufleute nicht gerecht würde. Und wie die Stadt diesen Anforderungen gerecht wird, das ist ihr Ruhm. (Vergl. Abb. a, Tafel 33.)

In alter Zeit, als die Dorias von der Terrasse ihres Palastes am Meer auf ihre glänzende Flotte hinabschauen konnten, bildete der umgebende Höhenkranz einen rein unübersteiglichen Wall, der die Stadt von der Landseite her uneinnehmbar machte. Heute sind diese Höhen dem Wohnbedürfnis erschlossen. Aber wie ist das geschehen. Mit einem gewaltigen Vorstoß hat man in halber Höhe gewissermaßen eine zweite Terrasse gebildet, eine zweite Haupttalstraße, die innerhalb dieser Höhe den ganzen Verkehr in horizontaler Richtung vermittelt. Eine Ringstraße ist gebildet, ein Halbring in diesem Falle, aber nicht eine solche, wie sie andere Bergstädte sich zulegen in irgend einem beliebig gegriffenen Abstande vom Verkehrsmittelpunkte, dem Rathausplatz, auf- und niedersteigend über Berg und Tal, sondern fast gleichmäßig horizontal verlaufend und deshalb natürlich auch den Krümmungen der Bergvorsprünge eng sich anschließend, mehrfach scharf geknickt, aber deshalb grade für einen lebhaften elektrischen Bahnverkehr besonders geeignet. Siehe Doppeltafel 31/32.

Diese Ringstraße, Corsi genannt, vom Corso San Ugo bis zum Corso Solferino reichend und die ganze Ausdehnung vom Hafenbahnhof, der Stazione occidentale bis zur Piazza Manin umfassend, wird nun erklommen von der Bahn an zwei Stellen in ganz verschiedener Weise. An dem Hafenbahnhof ersteigt sie mit Hilfe einer kurzen Serpentine, die man sich nicht gescheut hat, sogar durch einen Berg in einer Art Kehrtunnel hindurchzuführen, die Höhe. Zur Piazza Manin kommt sie leichter hinauf auf einer langen, im neuen Herzen der Stadt, der Piazza de Ferrari, beginnenden Rampenstraße, der Via Roma und Via Assarotti. An Tunnel und Bergdurchstiche waren die Genuesen gewöhnt. Man betrachte nur den Eisenbahntunnel von der Stazione Orientale bis zur Stazione Occidentale. So baute man mutig zur Erreichung der Piazza Cairolla auf halber Höhe der vorstehend genannten Rampenstraße einen weiteren Zuweg für elektrischen Bahnverkehr vom alten Herzen der Stadt, der Piazza Annunziata, einen Tunnel durch den Berg hindurch. Einen dritten bietet die Linie von der Ostecke der Stadt am Meer durch den Corso Andrea Podesta.

Dieses Hauptbahnnetz ist mit großem Geschick über die Stadt gelegt. Die einmal erklommene Höhe wird lange beibehalten. Deshalb wird kein nutzloser Kraftverbrauch eintreten, kein unverhältnismäßiger Wagenverschleiß. Die Bahnlinienausführung ist vorbildlich nicht zu weit vom Hafen, nicht zu nah, nicht zu sehr mit der fernen Zukunft rechnend und nicht zu kurzsichtig der Gegenwart nur genügend. Gerade die Zickzackführung des Korsoringes bringt diesen an mehreren Stellen dicht ans Herz der Stadt heran, an anderen wieder führt sie ihn weit ab vom Meer und läßt Raum unterhalb jener für weitere Talbebauung.

Die Frage der Aussichts- oder Panoramastraßen, die anläßlich des Kampfes um Stuttgarts Bebauungsplan die Gemüter so erregte, ist hierdurch glänzend beantwortet, freilich mit Hilfe von Futtermauern bis zu 22 m Höhe an der Talseite der Corsi. Aber herrliche unvergeßliche Bilder bieten sich hier von den basteiartig vorspringenden Punkten.

Und wie gelangt nun das Fuhrwerk zu dieser Höhenringstraße, wie der Fußgänger? Dem ersteren dienen mehrere stark gewundene Serpentinen, so die Via Dogali



Abb. 2. Blick vom Corso Ugo Dassi nach Westen (vier Straßen übereinander).

mit ihren Fortsetzungen bis zum Vorplatz vor dem Albergo dei Poveri, der Corso Carbonaro, die Via Mameti, die Via L. Montaldo vom berühmten weit hinten im Tal des Bisagno liegenden Campo Santo her. Für den letzteren führen andere Straßen, so die Via Caffaro und die Via Pertinace, mit schwacher Steigung bis heran an die Corsi, und endigen tief unter jenen stumpf in einem Tal. Nur Treppenanlagen und stark geneigte Fußwege, die allenfalls für kleinere Handkarren benutzbar sind, führen weiter zur Höhe des Ringes. Vergl. Textbild 1 und Abb. b und c der Tafel 33.

Großzügig unterstützen den Fußverkehr zum Höhenring und darüber hinaus zwei Bergbahnen, Funiculare, die den Raum zwischen der Ostrampe, der Via Assarotti und der Westrampe, der Via San Ugo in drei fast gleiche Abschnitte zerlegen und von ihren steil hinauf klimmenden Wagen allein schon herrliche Rundblicke gewähren. Ein senkrechter Aufzug ist außerdem schon im Bau. Vergl. Abb. d der Tafel 33 und Textbild 2.

Man wird sich fragen, wo sind die Mittel zu diesen großen Unternehmungen hergekommen, wie sind sie entstanden? Alles baut die Stadtverwaltung. Sie ist die Trägerin des ganzen, weit schauenden Geländeerschließungsplanes. Sie ist überzeugt davon, daß Genua eine große Zukunft noch bevorsteht. Sie hat sich das Ziel gesteckt, gewissermaßen die dritte große Sehenswürdigkeit Italiens aus Genua zu machen, sie will es mit Venedig an eigenartigem Reiz in Wettbewerb treten lassen und betritt dazu weiterhin ganz eigenartige Wege.

Die Höhenfernblicke dem Auge zu bieten, genügt ihr nicht. Auch unmittelbar am Meer soll ein Prachtviertel entstehen. Auch darin will man Venedig den Rang ablaufen. Einen Lido soll Genua bekommen, einen Lido Albaro. Wesentlich höher als die Korsoringstraße, scheut man sich doch zu steigen mit den Wohnvierteln. Man will lieber in die Breite gehen und den flacher geneigten Anhöhengürtel östlich des Torrente Bisagno in Angriff nehmen. Wohl ist das schon geschehen mit jenem Straßennetz aus dem vorigen Jahrhundert, dicht am Ufer des Bisagno, das sich von Schematismus ebenso wenig frei hält, wie so manches ähnliche in ebenen Stadtteilen in Deutschland. Aber jetzt kommt man, östlich weitergehend, auch hier in die Berge, auf Hänge, die bis an das Meeresgestade reichen. Da mußte anders verfahren werden. Wie, das zeigt Doppeltafel 34/35.

Mit wenig vorhandenem brauchte dort gerechnet zu werden. Noch ist es Zeit, dort eine Städtegründung vorzunehmen nach großen Gesichtspunkten. Uns mutet manches fremdartig an in diesem Plane. Die Sternplätze glauben wir hier in Deutschland nicht mehr ausführen zu sollen. Manche der Straßenkreuzungen würden wir weniger akademisch lösen, malerischer gestalten. Aber daneben die Größe des Entwurfs, die gewaltige Uferstraße mit ihren zahlreichen Ruhepunkten, auf denen sich das Leben von Neu-Genua sammeln soll, die gewaltige Arena nach antikem Vorbilde in die Felsenschlucht eingebettet, die großen Freiflächen und Prachtstraßen in nicht geringer Zahl. Auch hier eine vielgewundene Aussichtsstraße, auf halber Höhe ganz flach verlaufend und mit herrlichen Aus- und Durchblicken für den Plankundigen. Ja sogar das Meeresufer zu verbessern, davor schreckt man nicht zurück.

Der Neigung, die in Deutschland herrscht, zu der wir uns durchgerungen zu haben glauben nach manchen Irrwegen, der Vorliebe für malerische Leistungen bringt man in Italien überhaupt kein Verständnis entgegen. Man hat zu viel der Verwirrung in Genua z. B. schon in den alten Stadtteilen, als daß man neue enggassige, winklige hinzufügen möchte. Grade der entgegengesetzte Weg wie bei uns. Wir sind der steten Geradlinigkeit überdrüssig und sehnen uns zurück zu den stillen Winkelchen, den geschlossenen saalartigen Plätzen der Vorfahren. Merkwürdig, daß gerade Italien, das so glänzende Vorbilder malerischer Straßen und Plätze sein eigen nennt, jetzt so energisch nach anderen Wegen ablenkt. Man sieht, es lassen sich von niemandem Gesetze in der Kunst aufstellen, die nicht sein Nachbar schon als Gesetzlosigkeiten anfechten könnte.

Noch ein überraschendes Beispiel dafür aus demselben Genua. Von der Piazza de Ferrari führt heute schon eine vor einem Jahrzehnt erst durchgebrochene Prachtstraße, die Via XX. Settembre, zur Statione Orientale und zur Ponte Pila, die zum neuen Stadtteil Albaro hinüberführt. Durch ein großartiges Tor, eine neue Porta triumphalis des modernen Städtebaus, über die hinweg eine zweite Prachtstraße führt, geht der Weg heute für den mit der Bahn kommenden ins Herz von Genua. Man ist hier nicht so weit gegangen, Haus an Haus zu setzen. Zahlreiche Quer- und Seitenstraßen teilen die lange Front der palastartigen Bauten und bringen Unterbrechungen. Aber die Geradlinigkeit und die Einheitlichkeit auch in der Ausbildung der Hausfronten und der Portale in ihren Erdgeschossen ist doch eine gewollte trotz der kleinen Unterschiede in den Einzelheiten des architektonischen Schmuckes.

Jetzt, da der erste schon vollständig fertig ausgebaut und eingebaut ist in den wenigen Jahren, geht man damit um, einen weiteren kühnen Straßendurchbruch vorzunehmen und zwar von derselben Piazza de Ferrari nach dem Meere, dem Hafen hinunter. Vor welchen Schwierigkeiten man da nicht zurückschreckt, zeigt Doppeltafel 36/37. Auch das ganze reizvolle Straßennetz des alten Genua springt uns aus diesem Plane entgegen. Man wird zugeben dürfen, es bleibt noch viel der alten Gassen und Gäßchen, wenn solche Durchbrüche auch mit manchen Winkeln gründlich aufräumen. Und dann: Was für neue Reize eröffnet diese Prachtstraße. Ja, wenn auf eine nicht zu große Länge eine Straße geradlinig durchgeführt wird, wenn sie dann gar noch, schwach geneigt hinabführend, an ihrem unteren Ende ein Panorama dem Staunenden vorführt, wie das des Hafens von Genua, dann wird man sich solche geraden Straßen gern gefallen lassen. Man kann es verstehen, daß die Rheder und Kaufleute, von der Börse hinabschauend, ihre Flotte sehen wollen, ganz wie die alten Dorias von ihrem einst am Gestade liegenden Palast, dicht beim jetzigen Hafenbahnhofe. Wohl der Stadt, die solche Trümpfe in der Hand hat und sie allmählich im Laufe von Jahrhunderten ausspielen kann. Wohlgemerkt: Die Geschlossenheit der Piazza de Ferrari ist dabei nicht ganz aufgegeben. Sie und die benachbarte Piazza Umberto I. bieten mannigfache Überraschungen, mancherlei Brennpunkte.

Wie gesagt, man kann über Einzelheiten verschiedener Ansicht sein bei diesen Plänen. Dem südlichen Geschmack, den alten römischen Überlieferungen scheinen diese Prunkstraßen mehr zu entsprechen als das Genua des Mittelalters. Und Reize bieten auch diese

neuen Anlagen, große Reize. In Verbindung mit dem unmittelbar benachbarten Gassengewirr, das doch nicht beseitigt werden kann in den nächsten Jahrhunderten, wird Genua dem Städtebaumeister wie dem bloßen Vergnügungsreisenden, dem schönheitsdurstigen Italienpilger bald unerschöpfliche Bilder zu bieten im Stande sein.

Noch eins, was bei dem ganzen Stadtbild von Neu-Genua so sehr mitspricht, muß hervorgehoben werden. Die Art der heute vorgeschriebenen Bebauung mit Bauwich ist es, die das Bild ganz wesentlich bereichert. Aus vier Häusern werden gewissermaßen kleine Blocks gebildet, denen von allen Seiten, auch von der Bergseite her viel Licht und Luft zugeführt werden. Dadurch entstehen lauter Einzelgebilde, Einzelwesen, aus denen sich die Stadt zusammensetzt, zwischen denen immer neue Durchblicke sich bieten, zwischen denen die Bauwichsflächen gewissermaßen vermitteln. Es ist nicht das schroffe Nebeneinander unserer auf Hauslänge springenden horizontalen Quer- und Traufgesimse. Wenn wir heute in Deutschland die Giebel an den Straßenfronten zurückerobern wollen, um die vorbezeichnete springende, in eine Zickzacklinie umzuwandeln, gewissermaßen aufzulösen, wie sie die alten deutschen Städtebilder so reizvoll macht, so ist der Weg, den Genua einschlägt, ein für die dortige Bauweise ähnlichen Erfolg versprechender. Die Bauwiche sind von Unkundigen [1]) vielfach verlästert worden. Sie dürfen auch nicht zu schmal sein. Aber dennoch sind sie dem Städtebaumeister wohl immer noch viel lieber, selbst wenn sie schmal sind, aber allgemein durchgeführt, als wenn sie ganz fehlen. Stuttgart zeigt sie ja auch in seinen neueren Stadtteilen und nur die krasseste Bodenspekulation kann sie uns widerwärtig und überflüssig erscheinen lassen wollen. Das Herdenmäßige der dichtgeschlossenen Häuserreihen, das Unselbständige, das in ihnen liegt, muß uns vor ihnen zurückschrecken lassen.

Es sind nur kurz skizzierte Hinweise, die in Vorstehendem gegeben werden konnten. Die Fülle des zu studierenden Materials ist in Genua zu groß, als daß sie in solchem kurzen Abriß erschöpft werden könnte. Der gütige Geber der beiliegenden Pläne, der freundliche Erklärer von Genuas Zukunftsplänen, Ingenieur Garassini, dem ich zu großem Danke mich verpflichtet fühle, hat gewiß auch noch manches in seinen Mappen, das mehr bekannt werden sollte, als es heute ist. Man gehe aber hin und schaue, und man wird finden, daß ich nicht zu viel gesagt habe. Eine Einfahrt in den Hafen von Genua bei schönem Wetter mit einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd lohnt allein schon die Reise.

[1]) Nicht nur von Unkundigen; im Wettbewerbe Groß-Berlin z. B. fast von allen Beteiligten. In der Ebene ist ihr Wert für Mietshäuser jedenfalls ein stark bestrittener; die geschlossene Häuserreihe entspricht da am besten der städtischen Bebauung. D. S.

DER HAAGSCHE STADTERWEITERUNGSPLAN.

Von H. P. BERLAGE, Architekt, Amsterdam. (Fortsetzung und Schluß aus Heft 5.)

Weiter nach Süden kreuzt die Ringbahn den Waalsdorpschen Weg, fährt weiter in südlicher Richtung und kreuzt den Weg, welcher vom Theaterplatz sich ostwärts hinzieht, sowie später den Wassenaarschen Weg bei der Smokkelburg. Hernach erreicht sie den vorhin genannten Knotenpunkt an dem Benoordenhoutschen Weg. An dieser Stelle zerteilt sie sich um eine Anlage herum, welche den Eingang des Waldes gegen den Wind beschützen soll, weil die jetzige Allee im Bosch durch einen Durchbruch erreicht werden muß. Dieser Waldweg ist zwar nicht so breit wie die geplante Ringbahn, doch dürfte es ein leichtes sein, breite Fußwege neben der Fahrstraße anzulegen, ohne dadurch seiner Schönheit zu schaden. Es kommt nur darauf an, wie dies geschieht.

Nach der Kreuzung mit dem Bosch bildet die Laan van Nieuw Oost-Indië die natürliche Fortsetzung; dieser Weg kreuzt den Schenk und zieht sich sogar hin bis an Voorburg. Hier soll der Straßenplan dem bereits in der Gemeinde Voorburg bestehenden Straßennetze angepaßt werden.

Die Ringbahn fährt nunmehr vom Kreuzungspunkt der Eisenbahn und der Laan van Nieuw Oost-Indië an einem Teil des schon angelegten Mittelweges hin, biegt nach Westen, kreuzt die Eisenbahn und erreicht die Trekvliet, kreuzt auch diese und setzt ihren Weg fort, am Arbeiterviertel vorüber, bis an den Knotenpunkt am Ryswykschen Weg. Von dort wird der schon erwähnte Teil des bestehenden Straßenplanes benutzt und die südwestliche Richtung fortgesetzt, dem Park entlang bis an den Knotenpunkt, westlich jener Anlage.

Immer weiterziehend in westlicher Richtung kreuzt die Ringbahn sodann auf einem ovalförmigen Platze den Weg von Ryswyk nach dem Laakhaven und erreicht den Knotenpunkt an der Eisenbahn der H.Y.S.M. An dieser Stelle biegt sie in nordwestlicher Richtung ab, kreuzt den Eisenbahndamm und den Westlandschen Kanal und erreicht somit einen zweiten Knotenpunkt, nämlich einen Platz, in welchen mehrere wichtige Straßen münden. Eine derselben ist die Fortsetzung der Wouwermanstraat.

Die Ringbahn erreicht demnächst den schon erwähnten Platz am Ende der Hoefkade, kreuzt diesen, fährt an dem Parke vorüber bis an das Plätzchen am Parkeingang, sodann nordwärts, kreuzt die Steynlaan und geht mittels einer Brücke über die Loosduinsche Vaart, dem Straßennetze Valkenbosch gegenüber. Nunmehr wird die Zentralstraße benutzt, dem Valkenbosch entlang bis an den Kreuzpunkt Laan van Meerdervoort und Beeklaan, einen ebenfalls wichtigen Knotenpunkt, auch weil von da aus die Groothertoginnelaan erreicht wird.

Von diesem Punkte fährt die Ringbahn nordwärts gen Westen nach Kranenburg, kreuzt daselbst die Vaart, biegt ab und erreicht die Brücke über den Abzugskanal, den letzten wichtigen Anknüpfungspunkt an die Verbindungswege der alten Stadt. Jetzt wird der schon bestehende Weg an der elektrischen Bahn entlang benutzt, und so-

dann über den Visschershaven und den verlängerten Strandboulevard wiederum das Kurhaus erreicht. Wie der Verlauf dieser Ringbahn aufweist, hat sie nicht überall eine gleiche Breite, weil hier und da die schon bestehenden Wege benutzt sind und die Absicht vorliegt, die neuen auf ungefähr 27 m zu bringen.

Die Plätze betreffend veranschaulicht eine Skizze die Idee einer baulichen Anlage des Gevers-Deynootplein. Es wird einem jeden einleuchten, daß die gegenwärtige Gesamtansicht und Form des Gevers-Deynootplein kaum den bescheidensten Anforderungen, die man an einen Platz stellen dürfte, entsprechen, aber jedenfalls keineswegs in Übereinstimmung sind mit der Bedeutung eines Badeortes wie Scheveningen. Eine vollständige Umgestaltung des Platzes kann daher als unbedingt notwendig betrachtet werden. Der Platz wird beherrscht von dem Kurhaus, der Galerie und der Kurhauskapelle und weiter von den Zugangswegen, deren wichtigste der Badhuisweg, die Nieuwe Parklaan und der Gevers-Deynootweg sind. Der Verlauf der Trambahnen war somit eine Sache, die ins Auge gefaßt werden sollte.

Es wurde nunmehr darauf abgezielt, unter Berücksichtigung dieser Bedingungen ein möglichst regelmäßiges Ganzes zu entwerfen, wobei die Meinung vorherrschte, daß nur dann ein Platz architektonisch wirkt, wenn so viel wie möglich nach Abgeschlossenheit des Bildes gestrebt wird. Dazu müßten außer den erwähnten auch die übrigen Gebäude niedergelegt und durch neue ersetzt werden. Die Kurhausbar, die in der Achse des Kurhauses steht, soll verschwinden, doch könnten auf diesem Grundstück etwa zwei kleinere Pavillons zum gleichen Zweck aufgeführt werden. An der einen Seite bildet die Kurhauskapelle den Ausgangspunkt der baulichen Anlage, die ein abgeschlossenes Ganzes bis an den Badhuisweg bildet. An dieser Stelle ist die Fluchtlinie der Gebäude bedeutend nach vorn geschoben. An der anderen Seite des Badhuisweges beginnt nun der zweite Baublock. Der das Auge verletzende Fehler des jetzigen Platzes ist die große Öffnung, welche die Nieuwe Parklaan dort bildet und die unmittelbar an sie heranrückende zweite Öffnung des Badhuisweges. Um dem abzuhelfen, ist die Nieuwe Parklaan an dieser Stelle bedeutend verschmälert und schließt die bauliche Anlage an die Eckbauten des Gevers-Deynootweges an. Kaffeehaus Altenberg kann vergrößert werden. Um der Abgeschlossenheit des Bildes vollends zu genügen, ist die Öffnung der Parklaan überbaut. Dieser Überbau enthält zwei Toröffnungen, deren Zwischenraum sich für den Bau einer Restauration oder Konditorei vorzüglich eignen würde, wobei u. a. die Verbindung der beiden Nebengebäude oberhalb dieser Einrichtung die Veranlassung hergeben dürfte zur Erbauung eines großen Hotels.

Ein zweiter wichtiger Bauplatz ist der des Theaters. Im Zusammenhang mit der Lage am Kanal und dem schrägen Verbindungsweg von der Laan Copes nach dem Wassenaarschen Weg ist danach gestrebt, eine solche Gesamterscheinung zu schaffen, daß das Theater selbst den Ausgangspunkt bildet, ein Platz davor übrig bleibt und — wozu freilich die Veranlassung vorlag — ein symmetrisches Ganzes zustande kam. Es wäre daher nötig, daß möglichst der Bau beider Platzwände in einer Hand bliebe.

Eine dritte Bautengruppe, welche sich als bedeutungsvoll erweisen dürfte, ist diejenige, welche den Platz am Ende der Hoefkade umfaßt. Meiner Meinung nach würde daselbst, im Kerne des eigentlichen Volksviertels, ein großer Platz sehr wirksam sein. Dessen Mitte könnte alsdann ein Volksgebäude bilden, mit sich daran anschließenden Bauten für Fachvereine, Lesesäle, Warenhäuser usw. Eine perspektivische Skizze gibt das Vorbild der baulichen Anlage und die Gesamtansicht eines solchen Platzes, welcher in der wesentlichen Bedeutung des Wortes ein Volksplatz werden kann. (Abb. a u. b, Tafel 28.) Überdem liegt das Volkshaus an dem neuen Parke, und wäre es daher möglich, einen Teil davon als Garten heranzuziehen. Unmittelbar dahinter befinden sich ausgedehnte Gelände für Volksspiele, Wettkämpfe usw., während der umfangreiche Park sich vorzüglich eignet zum Betrieb einer Gastwirtschaft, namentlich an der Wasserseite, welche sich sogar für Rudersport als groß genug erweisen dürfte.

Schließlich ist die Anlage des Landgutes Zorgvliet geplant und in den Erweiterungsplan mit aufgenommen. Wie dieser aufweist, ist der eigentliche viereckige Kern erhalten, eingeschlossen von hohen Bermen, ähnlich wie am Scheveningschen Weg. Diese Bermen beherrschen sozusagen das Generalschema in dem Sinne, daß, wie auch am Scheveningschen Weg, Hauptwege an ihnen entlang gezogen sind. In diesen Kern ist ein großes Gebäude zu setzen, und habe ich mir dafür ein Museum mit anliegendem Museumsgarten gedacht. Es dürfte ein wirklicher Genuß sein, sich an dem Anblick hervorragender Kunstwerke in einer solchen herrlichen Umgebung erfreuen zu können, und für den Baumeister selber würde die Begründung eines Museums dortselbst gewiß eine Anregung sein, seine Aufgabe als eine möglichst erhabene aufzufassen. Die übrige Anlage ist in einer, in großem Maßstab ausgeführten offenen Bauart geplant, wäre also zu einem monumentalen Villenpark vorzüglich geeignet. An dem Scheveningschen Weg kann ein Grundstück für ein neues und schöneres Hôtel de la Promenade bestimmt werden, als Ersatz des gegenwärtigen, das den Scheveningschen Weg auf störende Weise unterbricht. Für diese Anlage ist von mir der Rat des Herrn Tersteeg, des Naardenschen Kunstgärtners, hinzugezogen.

Sportplätze. Die Stelle der Eisbahn ist die nämliche geblieben, jedoch teilweise versetzt in dem Sinne, daß ihr am Bezuidenhoutschen Weg ein Stück entnommen, aber daß sie hingegen verlängert wird bis an die Eisenbahn der H.Y.S.M. Eine neuzeitliche Anforderung sind demnächst Plätze für Volksspiele, Wettkämpfe usw., und diese Anforderung ist in dem Plane in uneingeschränkter Weise berücksichtigt. Schon ist der große Sportplatz erwähnt, welcher sich beim Mussehenberg an die Bahn der Z.H.E.S. anschließt. Es traf nämlich ein Gesuch vom Verein zur Beförderung des Militärsports ein, einen Platz von gewissen Abmessungen in den Plan mit aufzunehmen. Er bildet nunmehr den Kern dieses Geländes, indem um ihn herum sich eine Bahn befindet für Automobil-Wettfahrten usw.

Ein zweiter Sportplatz ist angelegt in dem Park, welcher auf der Karte als Ausstellungsplatz bezeichnet ist. Ein dritter liegt an der Ringbahn, westlich von Clingendaal, und wird jetzt zu diesem Zwecke benutzt; der vierte ist der vorhin genannte im Groote Park; ein fünfter, für den gleiche Abmessungen bedungen werden, ist südlich

von Houtrust geplant, und schließlich ist das gegenwärtige Gelände für hippischen Sport auf Zorgvliet als solches behauptet. Außerdem sind, außerhalb dieser großen, mehrere kleine Sportplätze und Spielplätze für Kinder in den Plan mit aufgenommen, so daß, wie gesagt, diesem Bedürfniß gewiß hinreichend genügt worden ist.

Zum Schlusse sei noch hingewiesen auf eine etwaige Versetzung des Königlichen Palastes, was sich als zweckmäßig empfehlen dürfte, der ungenügenden Einrichtung und verkehrshemmenden Lage des gegenwärtigen Palastes wegen. Diese Veränderung wäre freilich sehr durchgreifender Art und könnte daher nicht vorgenommen werden, ohne Vorbereitung eingehender Pläne für den Bau eines würdigeren Palastes in einer schönen Umgebung. Nun schien mir dafür das jetzt für das Theater angewiesene Gelände geeignet, und um so viel mehr, weil es sich für letzteren Zweck als zu weit aus der Mitte der Stadt gelegen erweisen dürfte. Architektonisch würde der Bau eines Palastes an dieser Stelle ein prächtiger sein können, und die Umgebung ist eine solche, daß dem Bedürfnis eines Schloßgartens, namentlich durch späteres Heranziehen von Oostduin und Arendsburg, gewiß besser genügt werden kann, als in seiner gegenwärtigen Situation möglich ist.

In dem Falle eignet sich der umfangreiche Bauplatz an der Princessewal vorzüglich zum Bau eines Rathauses, welches sodann den Vorteil hätte, im belebtesten Teil der Stadt zu liegen, sogar nicht weit vom gegenwärtigen Rathaus. (Abb. c u. d, Tafel 28.) Es könnte dort ein schöner Rathausplatz geschaffen werden, indem der jetzige Palast zu irgendeinem Zweck umgestaltet oder an dessen Stelle ein schöner Neubau im Zusammenhang mit dem Rathause errichtet würde. Dadurch wäre somit die erwünschte Verbindung zwischen Heul- und Veerkade zustande gekommen, während eine zweite sich machen ließe zwischen Zeestraat und Princessewal.

Die Niederlegung der Königlichen Ställe gäbe überdem einen bedeutsamen Bauplatz frei, welcher einer etwaigen Erweiterung des Rathauses zugute kommen dürfte.

Das Theater könnte alsdann auf dem Gelände der Oranje-Kaserne errichtet werden, anstatt der Kunstakademie, oder auch am Bezuidenhout, an irgendeiner durch die Versetzung des Bahnhofes freigewordenen Stelle. Diese Lage wäre unzweifelhaft die günstigste und gäbe wiederum den Kasernenplatz frei für die Begründung eines neuen Konzerthauses, welches jetzt auf irgendeinem Grundstück in den neuen Stadtvierteln gedacht war.

Schließlich könnte der Alexanderplein sämtliche Bauten einer Kunstakademie und sonstiger Museen aufnehmen, und zwar in dem Sinne, daß dieser Platz im Geiste der sogenannten Museums-Insel in Berlin gänzlich den Kunstgebäuden gewidmet wäre.

ZWEIFAMILIENHÄUSER FÜR GROSSSTÄDTE.

Von Dr. R. KUCZYNSKI und W. LEHWESS, Berlin-Schöneberg bezw. Zehlendorf.

In den meisten deutschen Großstädten und ihrer näheren Umgebung wohnt die Mehrheit der Bevölkerung in vier- und fünfgeschossigen Massenmietshäusern. Daß diese Wohnweise in sozialer und hygienischer, in kultureller und moralischer Hinsicht schädlich ist, wird allseitig zugegeben. Fragt aber jemand, warum denn dies als verhängnisvoll anerkannte System immer wieder Anwendung findet, warum denn in neu erschlossenen Stadtteilen nicht anstatt der vier- oder fünfgeschossigen Häuser zwei- oder dreigeschossige, anstatt der Massenmietshäuser mit Seiten- und Quergebäuden Häuser für ein oder zwei Wohnungen mit Gärten hergestellt werden, so wird ihm geantwortet: „Der Boden ist zu teuer; man muß hohe Häuser bauen, um den Boden besser ausnützen zu können und die Mieten nicht noch mehr zu steigern; man muß die Grundstücke tief schneiden und damit allerdings Häuser mit Quer- und Seitengebäuden in Kauf nehmen, um nicht zu viel Land für Straßen hergeben zu müssen; übrigens würde die Stadt andernfalls auch zu sehr ausgedehnt werden und damit zu große Anforderungen an Verkehrsmittel, Straßenbau- und Beleuchtungskosten usw. gestellt werden.“ Wollte jemand einwenden, es sei durchaus möglich, wenigstens die Hälfte der Bevölkerung in zweigeschossigen Häusern für ein oder zwei Wohnungen mit Gärten unterzubringen und trotzdem dem Grundbesitzer den gleichen Bodenpreis, dem Hausbesitzer die gleiche Rente, dem Mieter die gleiche Wohnfläche und die gleichen Mietspreise, dem Stadtteil die gleiche Bevölkerung zu sichern wie bei viergeschossigen Massenmietshäusern ohne Gärten mit Seiten- und Quergebäuden, so würde er für närrisch erklärt werden. Und dennoch hätte er Recht.

Die folgende Berechnung wird dies erweisen.

Zugrunde gelegt sei ein Gelände in einem Vorort Berlins, das der geschlossenen Bauweise angehört[1]). Es habe bei einer Breite von 382 m und einer Länge von 544 m eine Gesamtfläche von 207 808 qm. Es sei von vier 20 m breiten Straßen eingeschlossen und von einer wichtigen 24 m breiten Verkehrsstraße durchschnitten. An Plätzen mit Grünanlagen innerhalb des Geländes seien 5692 qm vorgesehen. Der Bodenpreis des Bruttolandes betrage 30 M. für 1 qm.

---

[1]) Die wichtigsten einschlägigen Bestimmungen der „Baupolizei-Verordnung für die Vororte von Berlin vom 28. Mai 1907“ lauten:

Es dürfen höchtens 5/10, bei Eckgrundstücken höchstens 6/10 der Baugrundstücke bebaut werden. Die Höhe der Gebäude darf das Maß von 18 m nicht überschreiten. Bewohnte Gebäude dürfen, abgesehen vom Dachgeschoß und vom Kellergeschoß — Nebengeschossen —, nicht mehr als vier Geschosse — Hauptgeschosse — erhalten.

I. Altes System (siehe Abb. 3).

Bei den gegenwärtig üblichen Bebauungsplänen entfällt häufig mehr als ein Drittel des Geländes auf Straßenland. Für den vorliegenden Fall sei trotzdem, um die Ausnutzung möglichst günstig für die Besitzer zu gestalten, angenommen, daß für Straßenland nur rund 30% der Gesamtfläche abzutreten seien. Es sei dementsprechend angenommen, daß, abgesehen von der Verkehrsstraße, vier weitere Straßen das Gelände durchschneiden, von denen je zwei eine Breite von 19 bezw. 20 m haben. Das Gelände würde so in 12 Baublöcke aufgeteilt werden, die jeder eine Tiefe von 76 m hätten. Das einzelne Grundstück hätte also eine Tiefe von 38 m. Seine Front sei (abgesehen von den Eckgrundstücken) mit 20 m angesetzt. Insgesamt würden so auf dem Gelände 191 Hausgrundstücke für viergeschossige Gebäude entstehen[1]). An Straßenbaukosten seien 18 M. für 1 qm, an Kanalisationskosten 60 M. für 1 m Front, an Baukosten 300 M. für 1 qm überbauten Landes oder 75 M. für 1 qm Geschoßfläche in den bewohnbaren Geschossen angesetzt. Der Mietsertrag sei mit 6 M. für 1 qm Geschoßfläche angenommen. Für Mehreinnahmen aus der Vermietung von Läden seien insgesamt 50 000 M. vorgesehen. Die Verwertung des Geländes würde sich dann im einzelnen folgendermaßen gestalten:

Altes System.

A. Aufteilung.

		qm
Gesamtfläche = 382 m · 544 m		207 808
Straßen: 1) Außenstraßen = 2 · 10 m (362 m + 544 m)	= 18 120 qm	
2) Innenstraßen: a) Verkehrsstraßen = 24 m · 362 m	= 8 688 „	
b) andere = 19 m (2 · 500 m) + 20 m · 500 m + 20 m (5 · 76 m)	= 36 600 „	
Straßen zusammen	63 408 qm	
Plätze = 50 m · 50 m + 42 m · 76 m	5 692 „	
Straßen und Plätze zusammen		69 100
Bauplatzfläche		138 708
Bebaute Fläche: 1) 5/10 · 138 708 qm	= 69 354 qm	
2) Zuschlag für 52 Ecken = 44 · 68,4 qm + 8 · 34,2 qm	= 3 283,2 „	
Bauplatzfläche zusammen		72 637,2
Geschoßfläche in 4 Geschossen = 4 · 72 637,2 qm		290 548,8

B. Rentabilität.

		M.
Bodenpreis = 202 116 qm (Gesamtfläche — Plätze) zu 30 M.		6 063 480
Straßenbaukosten = 63 408 qm zu 18 M.		1 141 344
Kanalisationskosten = 5457,2 m Front zu 60 M.		327 432
Hausbaukosten = 290 548,8 qm Geschoßfläche zu 75 M.		21 791 160
Kosten zusammen		29 323 416
Mietsertrag: 1) 290 548,8 qm zu 6 M.	1 743 292,80 M.	
2) Zuschlag für Läden	50 000,00 „	
Mietsertrag zusammen		1 793 292,80

Rentabilität = 1 793 292,80 M. : 29 323 416 M. = 6,1%.

II. Neues System (siehe Abb. 4).

Das alte System bringt für das gesamte Gebiet einer Bauordnungsklasse eine gleichintensive Bebauung aller Grundstücke mit sich: im Gebiet der geschlossenen Bauweise in den Vororten Berlins z. B. erhalten alle Wohnhäuser vier zu Wohnzwecken bestimmte Geschosse, und sie bedecken durchgängig 50%, im Fall von Eckhäusern 60% der Grundstücksfläche. Das alte System kennt ferner keine eigentlichen Wohnstraßen; denn dadurch, daß man eine Reihe von Straßen viel breiter als das der Haushöhe entsprechende Mindestmaß von 18 m anlegt, werden die übrigen doch noch nicht zu Wohnstraßen.

Das neue System soll den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechend eigentliche Wohnstraßen ausbilden und an den ja überall in nur geringer Zahl erforderlichen breiten Verkehrsstraßen eine intensivere Bebauung vorsehen als an den Wohnstraßen, die der verringerten Haushöhe entsprechend auch erheblich schmäler angelegt werden können[2]).

In dem angezogenen Beispiel wurde das Gelände, das (nach Abzug der Außenstraßen) rund 19 ha umfaßt, dem alten System entsprechend durch fünf breite Straßen in 12 kleine Blöcke zerlegt. Jeder Block wurde gleichmäßig mit Häusern bebaut, die vier bewohnbare Geschosse enthalten und 5/10, im Fall von Eckhäusern 6/10 der Grundstücksfläche bedecken.

Nach dem neuen System soll das Gelände, das ja ohnehin von breiten Straßenzügen eingefaßt ist, nur von einer einzigen breiten Verkehrsstraße durchschnitten und

---

[1]) Von den Eckgrundstücken sind 44 mit einer Fläche von je 684 qm (18 m · 38 m), 8 mit einer Fläche von je 342 qm angesetzt. Die übrigen 139 Grundstücke umfassen je 760 qm (20 m · 38 m).

[2]) Zu diesem Grundgedanken vergl. auch „Verkehrstraße und Wohnstraße" von Theodor Goecke in den „Preußischen Jahrbüchern" 1893 und „Groß-Berlin" von Eberstadt, Möhring, Petersen, Verlag E. Wasmuth 1910.

damit in zwei große Blöcke zerlegt werden. In jedem Block soll nur eine schmale äußere Zone für Häuser mit vier bewohnbaren Geschossen vorgesehen sein; das Innere des Blocks hingegen soll ausschließlich mit Ein- oder Zweifamilienhäusern bebaut werden dürfen, die über einem unbewohnbaren Keller zwei bewohnbare Hauptgeschosse und ein bewohnbares Dachgeschoß, das $^2/_3$ der Erdgeschoßfläche nicht übersteigt, enthalten.

Die Bebaubarkeit in der schmalen äußeren Zone soll bei vier Geschossen die gleiche sein wie in den von der Bevölkerung besonders bevorzugten Berliner Vorortsgebieten innerhalb der Ringbahn bei fünf Geschossen (Kurfürstendammviertel, Bayerisches Viertel); indes soll diese äußere Zone so schmal sein, daß die von den Häusern bedeckte Fläche bei gleicher Front nicht größer ist, als man sie gegenwärtig in den vom gesundheitlichen Standpunkt aus am vorteilhaftesten aufgeteilten Gebieten der Vororte außerhalb der Ringbahn, also etwa in dem obigen Beispiel, findet. Die Häuser selbst sollen — im Gegensatz zu der heutigen Gepflogenheit bei der an sich ja viel weiträumigeren Bauweise der Vororte außerhalb der Ringbahn — ausschließlich Wohnungen mit Querlüftung enthalten. Die Häuser im Innern des Blocks sollen durchweg Gärten haben; Läden und andere gewerbliche Räume sind hier verboten. Die Bebaubarkeit soll die gleiche sein wie in den Vororten außerhalb der Ringbahn bei geschlossener Bauweise.

Von den Hauptstraßen sollen ausreichende Zufahrtsstraßen in das Innere des Blocks führen. Für den Verkehr innerhalb des Blocks soll durch zahlreiche Nebenstraßen noch ausgiebiger gesorgt werden, als dies bei dem alten System durch breite Straßen geschieht.

Die darauf hinzielenden baupolizeilichen Bestimmungen müßten etwa folgendermaßen lauten:

„Jeder Block ist durch eine im Abstand von 26 m parallel zur Außenstraßen-Bauflucht laufende Linie in zwei Zonen zu teilen. Die Häuser der ersten oder äußeren Zone dürfen nicht mehr als vier zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmte Geschosse übereinander enthalten. Die Höhe der Gebäude darf höchstens 18 m betragen. Der Abstand zwischen Wänden mit Öffnungen und der Nachbargrenze soll mindestens 4 m betragen. Alle Wohnungen sollen durchlüftbar sein, d. h. in zwei entgegengesetzt oder wenigstens im rechten Winkel zu einander liegenden Wänden Fenster haben. Im übrigen gelten die Bestimmungen der „Bau-Polizei-Ordnung für die Stadt Charlottenburg vom 22. August 1898[1]).

Die Häuser der zweiten oder inneren Zone dürfen (außer dem unbewohnbaren Keller) 2 Hauptgeschosse erhalten. Das Dachgeschoß darf bis zu $^2/_3$ der Grundfläche des Erdgeschosses zu Wohnzwecken ausgebaut werden. Die Häuser dürfen nur für den Aufenthalt von ein oder zwei Familien bestimmt sein. Die Höhe der Gebäude darf höchstens 8 m betragen. Der Mindestabstand von der Nachbargrenze soll 2,50 m betragen. Läden und andere gewerbliche Räume sind ausgeschlossen. Im übrigen gelten die Bestimmungen für die geschlossene Bauweise in der „Neuen Baupolizei-Verordnung für die Vororte von Berlin vom 28. Mai 1907“ mit dem Zusatz, daß die Sondervorschriften für Einfamilienhäuser auch für Zweifamilienhäuser Anwendung finden.

Die Zufahrtsstraßen von den Hauptstraßen in die innere Zone sind mindestens 8 m breit zu machen. Alle Straßen im Innern des Blocks müssen mindestens ebenso breit sein wie die Häuser hoch sind.“

Die Erschließung des oben angenommenen Geländes könnte danach folgendermaßen vor sich gehen:

In der 26 m tiefen äußeren Zone, d. h. an den Außenstraßen, sollen die einzelnen Grundstücke, bei einer Tiefe von 26 m, wie im Beispiel I eine Front von 20 m haben. In der äußeren Zone würden so 107 Hausgrundstücke für viergeschossige Häuser entstehen[2]). Diese Häuser würden wie in dem Beispiel I (abgesehen von den Eckhäusern) bei einer Front von 20 m eine bebaute Fläche von 20 m · 19 m = 380 qm haben[3]). Diese 107 Häuser würden sich von den 191 Häusern des Beispiels I nur dadurch unterscheiden, daß sie lediglich durchlüftbare Wohnungen enthalten, und daß sie infolge des Ausschlusses von Läden usw. im Innern des großen Blockes, zusammen ebensoviele Läden usw. enthalten wie die 191 Häuser in dem Beispiel I. Die Hoffläche der einzelnen Häuser wäre zwar kleiner als im Beispiel I; dieser Nachteil würde aber dadurch reichlich aufgewogen, daß die Fenster der Hinterzimmer statt auf die rückwärtige Seite von viergeschossigen Massenmietshäusern auf die von Gärten eingeschlossenen kleinen Häuser im Innern des Blocks gehen.

Die innere Zone wird in kleine Blocks zerlegt, die in der Regel nur eine Tiefe von 40 m, ausnahmsweise eine Tiefe von 46 m haben. In den 40 m tiefen Blocks hätte das einzelne Grundstück eine Tiefe von 20 m. Seine Front sei mit 6 m angesetzt. Von der Gesamtfläche von 120 qm würden 60 qm, bei Eckhäusern 72 qm, überbaut; der Rest verbliebe für Vor- und Hintergärten. Das Erdgeschoß würde eine Wohnung für sich bilden, während das Dachgeschoß zusammen mit dem Obergeschoß zu vermieten wäre. In den 46 m tiefen Blocks würde die eine Seite Grundstücke von 20 m Tiefe, die andere solche von 26 m Tiefe erhalten. Die 20 m tiefen Grundstücke würden in der gleichen Weise verwertet wie die eben besprochenen. Für die 26 m tiefen Grundstücke sei die Front mit 10 m angesetzt. Von der Gesamtfläche von 260 qm würden 130 qm, bei den Eckhäusern 156 qm, überbaut; der Rest verbliebe für Vorder- und Hintergarten. Das Erdgeschoß würde wieder eine Wohnung für sich bilden, während Obergeschoß und Dachgeschoß abermals zusammen zu vermieten wären. Im ganzen würden etwa 550 kleinere und 100 größere Zweifamilienhäuser errichtet.

---

[1]) Diese Bauordnung gilt ebenso für die Gemeinden Rummelsburg, Lichtenberg, Stralau, Wilmersdorf, Schöneberg, Tempelhof, Rixdorf und Treptow, soweit dieselben innerhalb der Berliner Ringbahn liegen. Die wichtigsten einschlägigen Bestimmungen lauten:

Für die Berechnung des bebaubaren Teiles seiner Gesamtfläche wird das Grundstück durch Linien, welche zur Baufluchtlinie parallel laufen, in Streifen zerlegt. Der erste Streifen erstreckt sich — von der Baufluchtlinie ab gemessen — bis zur Tiefe von 6 m, der zweite bis zur Tiefe von 32 m. Der erste Streifen darf als voll ($^{100}/_{100}$), der zweite als zu $^{65}/_{100}$ bebaubar in Rechnung gestellt werden.

[2]) Die 12 Eckgrundstücke sind mit einer Fläche von 468 qm (18 m · 26 m), die übrigen 95 Grundstücke mit einer Fläche von je 520 qm (20 m · 26 m) angesetzt.

[3]) Die Eckhäuser würden nach Abzug eines Hofes von 80 qm eine bebaute Fläche von 388 qm haben.

Bei der geringen Tiefe der Blocks wird die innere Zone von zahlreichen Wohnstraßen durchschnitten, die ebenso wie die 6 Zufahrtsstraßen, die die Verbindung mit den Außenstraßen herstellen, eine Breite von 8 m haben. Weitere Straßen von der gleichen Breite durchschneiden die kleinen Blocks im Interesse des Verkehrs. Die Gesamtlänge der Straßen wird damit im Beispiel II viel größer als im Beispiel I: hier wie dort entfallen auf die Außenstraßen und die breite Verkehrsstraße 2174 m; während aber die übrigen Straßen im Beispiel I nur zusammen eine Länge von 1880 m aufweisen, haben die Wohnstraßen im Beispiel II (einschließlich der Durchfahrten) eine Länge von 3434 m. Die Außenstraßen und die breite Verkehrsstraße bedecken in beiden Fällen eine Fläche von insgesamt 26 808 qm. Während aber die übrigen Straßen im Beispiel I nicht weniger als 36 600 qm bedecken, entfallen auf die so viel längeren Wohnstraßen im Beispiel II, die entsprechend der geringen Höhe der Häuser wesentlich schmäler sind als die Straßen im Beispiel I, (einschließlich der Durchfahrten) nur 27 472 qm, so daß die gesamte Straßenfläche im Beispiel II nur 54 280 qm gegenüber 63 408 qm im Beispiel I beträgt.

Die Platzfläche von 5692 qm wird nicht wie in dem Beispiel I auf zwei große Plätze an den Verkehrsstraßen verwendet, sondern sie dient einesteils dazu, dem Innern der großen Blocks frische Luft zuzuführen, größtenteils aber dazu, den Kindern an den verkehrsarmen Wohnstraßen ausgiebigen Raum zum Spielen, den Erwachsenen zur Erholung zu bieten.

Wie im Beispiel I seien die Straßenbaukosten mit 18 M. für 1 qm, die Kanalisationskosten mit 60 M. für 1 m Front angesetzt, obwohl durch die Verwendung leichteren Pflasters und engerer Kanalrohre an den verkehrsarmen, dünn bevölkerten Wohnstraßen sicherlich ein nicht unerheblicher Betrag erspart werden könnte. Straßenbau- und Kanalkosten erscheinen demnach zusammen mit reichlich dem gleichen Betrag im Beispiel II (1 503 600 M.) wie im Beispiel I (1 468 776 M.), obwohl bei gleicher Geschoßfläche die Straßenfläche im Beispiel II, wie gezeigt, um 14 % kleiner ist als im Beispiel I. An Baukosten seien, ebenfalls wie im Beispiel I, 75 M. für 1 qm Geschoßfläche in den bewohnbaren Geschossen oder 300 M. für 1 qm überbauten Landes in der äußeren Zone und 200 M. für 1 qm überbauten Landes in der inneren Zone angesetzt. Der Mietsertrag sei wiederum mit 6 M. für 1 qm Geschoßfläche in den bewohnbaren Geschossen angenommen. Auch für Mehreinnahmen aus Läden seien abermals 50 000 M. vorgesehen. Die Verwertung des Geländes würde sich dann im einzelnen folgendermaßen gestalten:

Neues System.

A. Aufteilung.

		qm
Gesamtfläche = 382 m · 544 m		207 808
Verkehrsstraßen = 2 · 10 m (362 m + 544 m) + 24 m · 362 m		26 808
I. Hochbauzone = 26 m [4 · 362 m + 2 (240 m + 156 m)]		58 240
Durchfahrten = 12 · 26 m · 8 m	= 2 496 qm	
Plätze = 2 · 10 m · 26 m	= 520 „	
Durchfahrten und Plätze zusammen		3 016
Bauplatzfläche		55 224
Bebaute Fläche: 1) Die ersten 6 m zu $^{100}/_{100}$, der Rest zu $^{65}/_{100}$ = $^{19}/_{26}$ · 55 224 qm	= 40 356 qm	
2) Zuschlag für 12 Ecken = 12 · 46 qm	= 552 „	
Bebaute Fläche zusammen		40 908
Geschoßfläche in 4 Geschossen = 4 · 40 908 qm		163 632
II. Flachbauzone = 207 808 qm — 26 808 qm — 58 240 qm		122 760
Nebenstraßen = 8 m (12 · 20 m + 7 · 254 m + 212 m + 2 · 200 m + 168 m + 2 . 116 m + 92 m)	= 24 976 qm	
Plätze = 34 m · 88 m + 10 m · 80 m + 30 m · 46 m	= 5 172 „	
Straßen und Plätze zusammen		30 148
Bauplatzfläche		92 612
Bebaute Fläche: 1) $^{5}/_{10}$ · 92 612 qm	= 46 306 qm	
2) Zuschlag für 64 Ecken = 34 · 12 qm + 30 · 26 qm	= 1 188 „	
Bebaute Fläche zusammen		47 494
Geschoßfläche in $2^{2}/_{3}$ Geschossen = $2^{2}/_{3}$ · 47 494 qm		126 650,67

B. Rentabilität.

		M.
Bodenpreis = 202 116 qm (Gesamtfläche — Plätze) zu 30 M.		6 063 480
Straßenbaukosten = 54 280 qm zu 18 M.		977 040
Kanalisationskosten = 8776 m Front zu 60 M.		526 560
Hausbaukosten = 290 282,67 qm Geschoßfläche zu 75 M.		21 771 200
Kosten zusammen		29 338 280
Mietsertrag: 1) 290 282,67 qm zu 6 M.	1 741 696 M.	
2) Zuschlag für Läden	50 000 „	
Mietsertrag zusammen		1 791 696

Rentabilität = 1 791 696 M.: 29 338 280 M. = 6,1 %.

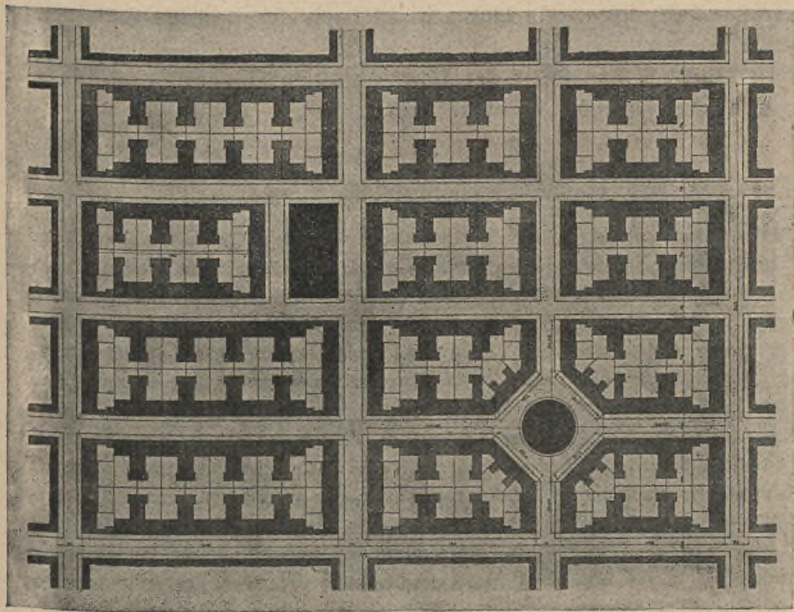


Abb. 3. Altes System.

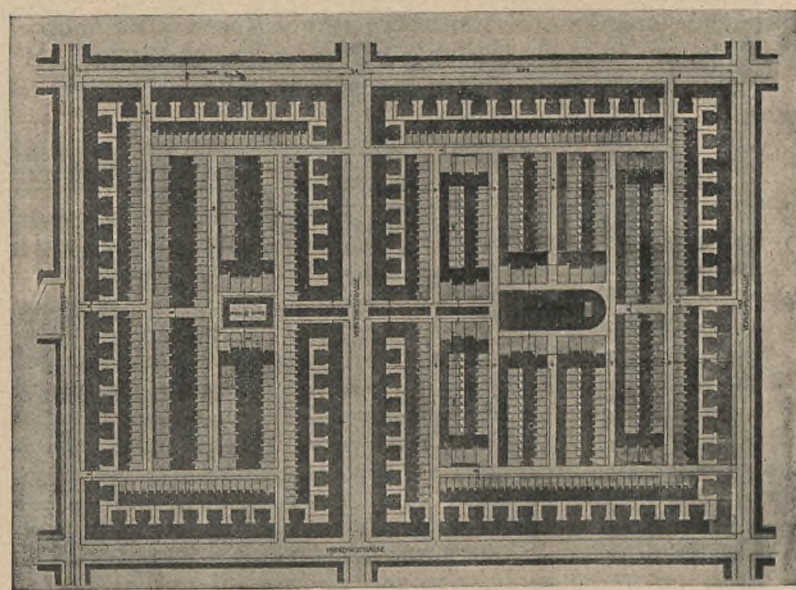


Abb. 4. Neues System.

Die Rentabilität ist demnach bei dem neuen System die gleiche wie bei dem alten System, mit anderen Worten: der Grundeigentümer würde durch die Einführung des neuen Systems nicht geschädigt werden. Nun könnte es auf den ersten Blick scheinen, als ob zwar der Grund und Boden im ganzen nicht entwertet würde, wohl aber der Grundbesitz, der in der inneren Zone gelegen ist, für die nur Ein- oder Zweifamilienhäuser ohne Läden zulässig sind. Aber auch dem ist nicht so. Nehmen wir den äußersten Fall, eine Gesellschaft A besitze von den beiden Blocks nur die äußere Zone, eine Gesellschaft B nur die innere Zone. Die Berechnung würde sich dann folgendermaßen gestalten:

Gesellschaft A.

Bodenpreis = 84 528 qm zu 30 M.	2 535 840 M.
Straßenbaukosten = 29 304 qm zu 18 M. . .	527 472 „
Kanalisationskosten = 2 956 m Front zu 60 M.	177 360 „
Hausbaukosten = 163 632 qm zu 75 M. . .	12 272 400 „
	15 513 072 M.
Mietsertrag = 163 632 qm zu 6 M. + 50 000 M. für Läden	1 031 792 M.

Rentabilität = 1 031 792 M.: 15 513 072 M. = 6,7 %.

Gesellschaft B.

Bodenpreis = 117 588 qm zu 30 M.	3 527 640 M.
Straßenbaukosten = 24 976 qm zu 18 M. . .	449 568 „
Kanalisationskosten = 5 820 m Front zu 60 M.	349 200 „
Hausbaukosten = 126 650,67 qm zu 75 M. . .	9 498 800 „
	13 825 208 M.
Mietsertrag = 126 650,67 qm zu 6 M.	759 904 M.

Rentabilität 759 904 M.: 13 825 208 M. = 5,5 %.

Selbst in diesem äußersten Falle, der doch in der Wirklichkeit wohl nie eintreten würde, wäre die Rentabilität in der inneren Zone nur um 0,6 % geringer, in der äußeren Zone nur um 0,6 % größer als im Gesamtdurchschnitt. Derartige Abweichungen dürften aber bei dem heutigen System auch in der Praxis nicht zu den Seltenheiten gehören.

Daß die Wohnungen in der äußeren Zone mindestens ebenso leicht wie bei dem bisherigen System Mieter finden würden, bedarf im Hinblick auf die oben dargelegten Vorteile nicht erst eines Beweises. Aber auch die Vermietbarkeit der Wohnungen im Innern der Blocks dürfte auf keine Schwierigkeiten stoßen. Die Baukosten der kleineren Zweifamilienhäuser mit 60 qm überbauter Fläche sind mit 75 M. · $2^2/_3$ · 60 = 12 000 M. angesetzt. Für einen derartigen Betrag dürfte es leicht sein, ansprechende Häuser herzustellen. Der Mietspreis der Wohnung im Erdgeschoß, die aus 2 Zimmern und Küche bestehen würde, ist mit 60 · 6 M. = 360 M. angesetzt, der Mietspreis der oberen Wohnung, die im 1. Stock 2 Zimmer, Küche und Badezimmer und im Dachgeschoß 2 weitere Zimmer enthält, mit (60 + 40) · 6 M. = 600 M. Für die Baukosten der größeren Zweifamilienhäuser mit 130 qm überbauter Fläche sind nicht weniger als 75 M. · $2^2/_3$ · 130 = 26 000 M. vorgesehen. Der Mietspreis der Wohnung im Erdgeschoß, die 3 Zimmer, Küche und Badezimmer aufweist, ist mit 130 M. · 6 M. = 780 M. angesetzt, der Mietspreis der oberen Wohnung, die im 1. Stock 4 Zimmer, Küche und Badezimmer und im Dachgeschoß 3 weitere Zimmer enthält, mit (130 + $86^2/_3$) · 6 M. = 1300 M. Die hier geforderten Preise entsprechen den heute in der gleichen Gegend für die gleiche Wohnfläche geforderten; sie bieten aber dem Mieter ein Heim in einem Zweifamilienhaus anstatt in einem Massenmietshaus, und darüber hinaus bieten sie ihm einen Garten.

Man sieht, das wirtschaftliche Ergebnis ist bei dem neuen System das gleiche wie beim alten: der Besitzer des Grund und Bodens erhält den gleichen Preis, die Baukosten sind die gleichen, die Wohnfläche ist die gleiche, der Hausbesitzer erzielt den gleichen Mietsertrag, der Mieter erhält für den gleichen Mietspreis die gleiche Wohnfläche, auch die Zahl der Mieter ändert sich nicht.

In sozialer und hygienischer, in kultureller und moralischer Hinsicht aber bildet das neue System einen gewaltigen Fortschritt. Für die eine Hälfte der anzusiedelnden Bevölkerung beseitigt es zwei empfindliche

Mängel der heutigen Bauweise: das Fehlen der Querlüftung und die beengende Nähe hoher Hinterhäuser. Die andere Hälfte der Bevölkerung aber befreit es überhaupt von der Zusammendrängung in viergeschossige Massenmietshäuser und schafft ihnen ein Heim in kleinen Zweifamilienhäusern mit Gärten.

Und all das wird erreicht, ohne daß irgend jemandem pekuniäre Opfer zugemutet würden.

MITTEILUNG von Regierungsbaumeister a. D. WEHL, Berlin-Hermsdorf.

DER ZUG IN DIE VORORTE hat sich in den letzten Jahren ganz bedeutend verstärkt. Die außerordentlich schnelle Entwicklung einer ganzen Reihe neuer Wohnsiedlungen legt davon beredtes Zeugnis ab. Auch die mittleren Bevölkerungsschichten, denen nur bescheidene Mittel zur Verfügung stehen, sind durchaus noch in der Lage, sich Eigenheime oder Wohnungen in Ein- oder Zweifamilienlandhäusern gestatten zu können. Erschwert wird dies aber einerseits durch die Bauordnung, welche die Erbauung von Reihenhäusern in Bauklasse D und E zurzeit noch verbietet, wenn auch auf dem Dispenswege gestatten würde, andererseits durch das unbegründete Vorurteil privater Geldgeber und Hypothekenbanken, diese kleinen, durch die Tüchtigkeit der Ausführung und die Zuverlässigkeit der Eigentümer bestens gesicherten Objekte hypothekarisch zu beleihen. Auch in Unternehmerkreisen herrscht aus diesem Grunde im allgemeinen wenig Neigung, Landhäuser auf Spekulation und auf eigene Rechnung zu erbauen, während andererseits der Verkauf fertiger moderner und in ansprechenden Formen gehaltener Landhäuser in den wenigen Fällen, wo er bisher getätigt wurde, schnellstens von statten ging. Das in baulichen Angelegenheiten und geschäftlichen Dingen größtenteils wenig bewanderte Publikum scheut im allgemeinen die mit jedem Bau verknüpften Umstände und befürchtet insbesondere Übervorteilungen. Unternehmer könnten nichts besseres tun, als wie ganze Häusergruppen von Ein- und Zweifamilienhäusern, insbesondere auch Reihenhaussiedelungen da ins Leben zu rufen, wo ihnen durch örtliche Urbedingungen eine Gewähr für hypothekarische Beleihung, sowie durch eine vertrauenswürdige Organisation die Möglichkeit schnellsten Absatzes gegeben ist. Beides können nur auf breiter Grundlage angelegte Unternehmungen, d. h. Bau- und Bodengesellschaften bieten. Bau- und Beamtengenossenschaften sind nicht in der Lage, Kleinwohnhaussiedelungen dieser Art ins Leben zu rufen, da ihnen hypothekarische Beleihungen aus öffentlichen Mitteln und zu den bekannten überaus niedrigen Zinssätzen zu diesem besonderen, immer einen gewissen Luxus voraussetzenden Zweck nicht gegeben werden. Alle derartigen bisher versuchten privaten Gründungen sind daher nie recht vorwärts gekommen. Was uns fehlt, ist eben, wie oben angeführt, die Verbindung kapitalkräftiger Unternehmer mit einer hierzu berufenen Bodengesellschaft eines Vorortes in guter und landschaftlich bevorzugter Lage. Nur auf diese Weise können, wie es in England übrigens fast ausschließlich üblich ist, einheitlich wirkende reizvolle Straßen und Kolonien in architektonischer Einheit geschaffen werden. Es sollte mich freuen, aus den Kreisen der Bauunternehmer zustimmende Urteile über meine Ausführung zu hören.

Mit demselben Kapital, das mit ungleich größerem Risiko ein Berliner Neubau durchschnittlich in Anspruch nimmt, lassen sich, und zwar ohne jedes Risiko ganze Häusergruppen und Straßen im Landhauscharakter schaffen.

CHRONIK.

Eine WALDSCHUTZKONFERENZ, die unter Beteiligung der Oberbürgermeister von Berlin und Charlottenburg und des Landrats von Nieder-Barnim im Laufe des Monats Mai im Landwirtschaftsministerium zu Berlin stattgefunden hat, läßt nunmehr erhoffen, daß die Lösung dieser wichtigen Lebensfrage für Groß-Berlin ernstlich versucht werden soll — es dürfte darin erfreulicher Weise wohl die erste mittelbare Folge des Wettbewerbes um einen Grundplan für den Ausbau von Groß-Berlin zu erblicken sein! Allerdings sind noch keine Beschlüsse gefaßt; zunächst haben die Vertreter der Gemeinden nur ihre Wünsche in bezug auf den Umfang der zu erhaltenden Wälder genauer dargelegt, um eine Grundlage für weitere Verhandlungen zu gewinnen. In erster Linie wollen sie die zu erhaltenden Waldflächen kaufen und nur im Falle dies nicht zu erreichen sein sollte, pachten.

Um Entwürfe zu einem Bebauungsplan für einen Teil des STADTGEMEINDEBEZIRKS BUNZLAU — etwa 300 ha — ist ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben. Schlußtermin: 1 Oktober 1910. Preisgericht: Regierungs- und Baurat Mettke in Liegnitz, Geh. Regierungsrat Dr.-Ing. Herm. Muthesius-Nikolassee, Berlin, Landesbaurat Prof. Theod. Goecke, Berlin, außerdem vom Magistrat zu Bunzlau der erste Bürgermeister und der Stadtbaurat, von der Stadtverordnetenversammlung der Vorsteher und der Schriftführer. Preise: I. 3000 M., II. 2000 M., III. 1500 M. Auf Vorschlag des Preisgerichts können weitere Entwürfe angekauft werden. Unterlagen des Wettbewerbs sind vom Magistrat gegen Einsendung von 10 M. zu beziehen, die bei Einreichung eines Entwurfs oder bei Rückgabe der unversehrten Unterlagen zurückerstattet werden.

Vom 10. bis 12. Juni wird der DEUTSCHE WERKBUND, diese Vereinigung führender Künstler und Firmen zur Hebung deutscher Qualitätsarbeit, seine dritte Tagung in Berlin abhalten. Aus der Tagesordnung sei hervorgehoben: Besichtigung der Städtebau-Ausstellung und der Ton-, Zement- und Kalkindustrie-Ausstellung, an denen Mitglieder des Bundes in hervorragender Weise beteiligt sind. Besichtigung der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und neuer Villenbauten in Groß-Berlin, Bericht über die Weltausstellung Brüssel 1910, an der der Deutsche Werkbund entscheidend mitgewirkt hat. Festvortrag von Dr. Vetter, Sektionsrat im k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten, Wien „Über die staatsbürgerliche Bedeutung der Qualitätsarbeit". Vorschläge und Berichte über die Reform des Submissionswesens von Architekt Beutinger, Heilbronn und Stadtbaurat Erlwein, Dresden. Die Tagung wird beschlossen durch einen Empfang bei Geheimrat Dr. Hermann Muthesius in Nikolassee. Zur Werkbundtagung wird auch ein kleiner, Architekten und Freunden moderner Baukunst dienender Führer für Berlin ausgearbeitet.

Der Plan eines DURCHBRUCHES DER VOSSSTRASSE IN BERLIN nach der Lennéstraße bzw. nach dem Kemperplatz oder, wie neuerdings vorgeschlagen wurde, mit einem Knick unter Überquerung der Bellevuestraße und Durchschneidung des jetzt vom Kaiser-Wilhelm-Gymnasium eingenommenen Hinterlandes nach der Ecke der Margaretenstraße und Viktoriastraße hin, beschäftigt wieder die Tageszeitungen. Zweimal hat der Magistrat schon den Durchbruchsplan abgelehnt und mit Recht, weil damit bestenfalls eine Umgehung der Leipziger und Potsdamer Straße vom Dönhoffsplatz bis zur Potsdamer Brücke ermöglicht, nicht aber eine neue durchgehende Verkehrsader geschaffen würde. Also eine verhältnismäßig kurze Parallele, noch dazu mit Umwegen und mindesten einem neuen Gefahrpunkte. Die Wettbewerbsentwürfe um einen Grundplan für Groß-Berlin zeigen verschiedene Lösungen, um den Verkehr nach dem Westen schon von weiter her von der stark belasteten Leipziger Straße und dem Potsdamer Platze abzulenken. Hoffentlich finden diese Vorschläge noch eine eingehende Würdigung!

BERICHTIGUNG: Die Mitteilung über „Eine Bremische Staffelbauordnung" in Heft 5 ist irrtümlich unter dem Namen von Prof. E. Högg erschienen. Tatsächlich gibt sie aber den Auszug eines Aufsatzes der „Bremer Nachrichten", der uns s. Z. von Herrn Högg zugesandt wurde, so daß der Irrtum wohl entschuldbar sein dürfte.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Berliner Städtebau-Ausstellung 1910

7. Jahrgang | 1910 | 7./8. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ALLGEMEINE STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG BERLIN 1910.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Unseren Lesern einen Überblick über das von der Ausstellung Gebrachte und Bezweckte, denjenigen von ihnen, die selbst die Ausstellung gesehen haben, auch ein Erinnerungsblatt zu bieten, ist die Absicht dieser Veröffentlichung, die als eine Doppelnummer unserer Zeitschrift mit sehr viel zahlreicheren Abbildungen erscheint, als ihr sonst planmäßig beigegeben werden können. Die Bilder sollen im allgemeinen für sich selber sprechen; kurze Hinweise an der Hand des Ausstellungsverzeichnisses werden deshalb genügen bis auf einige Fälle, in denen der Text auf Grund der von einzelnen Ausstellern uns überlassenen Erläuterungsberichte ergänzt ist. Ausgeschieden sind aus der Fülle der Ausstellungsgegenstände zunächst alle sich auf den Wettbewerb „Groß-Berlin“ beziehenden Pläne und Modelle, deren Veröffentlichung einer Sondernummer vorbehalten bleibt, sodann diejenigen, die wir bereits in unserer Zeitschrift veröffentlicht haben oder noch in besonderen Darstellungen im Laufe der Zeit bringen wollen.

Von ersteren nennen wir deshalb hier nur: die Gestaltung des Theaterplatzes an der Elbe, sowie der Schlacht- und Viehhofanlage in Dresden, beide in großen Modellen von Hans Erlwein, die Umgestaltung des Friedrichsplatzes in Mannheim mit dem Denkmal für den verstorbenen Großherzog, in einem wuchtigen Schaubilde von Bruno Schmitz. Ferner den großzügigen Plan des Wald- und Wiesengürtels der Stadt Wien, die ihren verstorbenen Bürgermeister für diese Tat noch im Bilde auf der Ausstellung geehrt hatte (bekanntlich war von E. Faßbender im Wettbewerbe um den Generalregulierungsplan von Wien der erste Ausstoß zur Entstehung des Gedankens gegeben), den Plan für den Schillerpark in Berlin vom Gartenpoeten Fr. Bauer in Magdeburg und die Wettbewerbsentwürfe für die Friedhofsanlage in Stahnsdorf bei Berlin, für eine öffentliche Parkanlage in Lichtenberg, der fünften Nachbarstadt von Berlin, die von ganz verschiedenen Gesichtspunkten ausgehenden Pläne für die Schaffung von Grünanlagen in Paris, namentlich auch der von E. Hénard in Paris. Dann die reizvollen, lehrreichen Pläne für das Gebiet Enskede bei Stockholm vom Architekten Hallman, für die Gartenvorstadt Hampstead von R. Unwin und H. Parker in London und für die Regulierung der Altstadt Salzburg, gemeinsam von K. Mayreder in Wien und K. Hofmann in Darmstadt; für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Weißen Turm und am Lauferschlagturm in Nürnberg. Weiter die Stadterweiterungspläne für Helsingborg von N. Gellerstedt, desgleichen von Weyrauch und M. Mayer, die auch ihren Wettbewerbsplan zur Bebauung der Brandenburger Vorstadt bei Potsdam wieder vorführten, für Villach in Kärnthen von E. Faßbender, für die niederländische Hauptstadt ten Haag von H. P. Berlage, für Helsingsfors, für Mannheim nach Osten hin, für Dresden-Plauen usw.; von Marienberg in Mähren von Camillo Sitte, eine Skizze zu einem Gesamtplane für die südöstlichen Vororte und das Forstgelände an der Görlitzer Bahn zu Berlin von Th. Goecke und einen Entwurf für die Bebauung von Johannisthal daselbst mit Schaubild von Th. Goecke und F. Steinbrucker in Berlin, ein Modell

für die Arbeitersiedlung zu Gmindersdorf von Th. Fischer; verschiedene Entwürfe von Siegfried Sitte für Hruschau, Marienberg, Budweis und Teplitz, ein Modell der Landhaussiedlung Scholastika bei Rorschach von J. Chr. Gewin in Darmstadt, die Pläne für Bad Salzhausen und die Arbeitersiedlung von Merck bei Darmstadt von F. Pützer, für die Arbeitersiedlung bei Knurow und die Stadterweiterung von Honnef von K. Henrici, Entwürfe für Arbeitersiedlungen in Streitfeld und Kellersberg, die Bebauung der Brandenburger Vorstadt von Potsdam von H. Jansen. Endlich die Bebauung der Berge von Stuttgart von Th. Fischer, der Flur Zschernitz bei Dresden, wieder im Modell von Dr. C. Gurlitt und Frühling, des Johannisthales bei Eisenach mit einem der Ausführung zu Grunde liegenden Modell des Stadtbaudirektors Köhler; die neuen Kuranlagen von Bad Nauheim, die Entwürfe von E. Högg für Maste elektrischer Beleuchtung u. a. m. Auch die zahlreichen Arbeiten des Landschaftsarchitekten John Nolen in Cambridge Maß. sind von uns schon besprochen worden.

Besonderer Veröffentlichung bleiben u. a. vorbehalten: die preisgekrönten Wettbewerbsentwürfe zur Stadterweiterung von Frankenhausen am Kyffhäuser und zur Anlage des Osterholzer Friedhofes bei Bremen, der mit dem I. Preise gekrönte Wettbewerbsplan für die Bebauung von Passau-St.Nicola von Franz Geiger, der Baulinienplan für Erlangen von Otto Lasne in München und nicht zuletzt die verschiedenen Vorschläge für Ausgestaltung des Karlplatzes in Wien.

Zu entschuldigen bitten wir von vornherein, wenn das eine oder andere noch besonders Erwähnenswerte übersehen sein sollte; bei der Enge der Ausstellungsräume und der nachträglichen Einfügung so manchen verspätet eingegangenen Stückes wäre dies nur gar zu leicht möglich. Auch mußte eine gewisse Auswahl getroffen werden, um jeder Gruppe und möglichst auch jedem Lande gerecht zu werden. Endlich haben wir auf die Wiedergabe schwierig aufzunehmender Modelle und Gemälde wiederholt verzichten müssen.

So wenig vollständig und gleichmäßig die Ausstellung selber sein konnte und wollte, so lückenhaft und zwanglos wird also auch diese Veröffentlichung erscheinen. Sehen wir ab von den vielfachen Vorführungen städtebaulicher Arbeiten in den zu verschiedenen Zeiten veranstalteten Welt- und Landesausstellungen, so hatte der Städtebau zum ersten Male in der Städteausstellung zu Dresden im Jahre 1903 einen breiteren Raum eingenommen. Doch war er dort nicht als ein geschlossenes Ganzes vorgeführt, sondern auf verschiedene Gruppen verteilt, die zum Teil auch noch andere Dinge mit umfaßten. Wir dürfen deshalb für die Berliner Ausstellung in Anspruch nehmen, daß sie die erste allein dem Städtebau gewidmete im Deutschen Reiche gewesen ist. Für sie war hauptsächlich der Gedanke maßgebend, nur solche Pläne und Modelle zu erlangen, die aus ähnlichen Verhältnissen wie den großberlinischen geboren zur Weckung des Verständnisses für den Wett-, bewerb „Groß-Berlin" und zur Förderung der Verwirklichung seines Ergebnisses beizutragen vermochten. Damit war die Ausstellung von vornherein auf großstädtische Lösungen angewiesen, ohne sich ausschließlich darauf beschränken zu können, da die Schaffung von Kleinwohnungen mit all' den daranhängenden Fragen der Besiedlung von Vorstädten, Vororten, Landhaus- und Arbeiterniederlassungen, die Schaffung von Parkanlagen und Freiflächen einen wesentlichen Bestandteil der Ausdehnung unserer modernen Großstädte bildet. Von diesem Gesichtspunkte aus wird man die Ausstellung als eine durchaus gelungene bezeichnen müssen. Erwünscht wäre es ja gewesen, wenn noch mehr aus England, insbesondere London, und aus den Großstädten der Vereinigten Staaten von Nordamerika, namentlich an Originalplänen, hätte beigesteuert werden können. Die tiefgehende Bewegung für den Städtebau, die sich auch auf unserer Ausstellung in so überraschendem Umfange gezeigt hat, ist aber gerade dort eine so außerordentlich lebhafte, daß allerorten Städtebauausstellungen abgehalten und vorbereitet werden.



Abb. 1. Camillo Sitte nach dem Bronzerelief von Breuer.

Im Stillen ist Lenker der Ausstellung der Geist unseres Camillo Sitte gewesen, dessen Bildnis auch darin Platz gefunden hat und hier im Textbild 1 wiedergegeben wird. Der vom Arbeitsausschusse — der bekanntlich aus den Herren Prof. Dr. Eberstadt, Prof. Th. Goecke, Kgl. Baurat Gottheiner, Architekt H. Jansen, Geh. Baurat Krause, Geh. Baurat Otto March und Geh. Baurat Dr.-Ing. Stübben bestand — in der Ausstellung erzielte Erfolg hat dafür Zeugnis abgelegt, daß gerade die künstlerische Auffassung des Städtebaus die weitherzigste, allen praktischen Anforderungen gleichmäßig gerecht werdende und deshalb die allein geeignete ist, sowohl weitere Kreise für die Aufgaben des Städtebaus zu gewinnen, als auch einseitigen Neigungen der im Städtebau tätigen Sonderfächer ausgleichend entgegenzuwirken. Leider ist letzteres dem Preisgericht des Wettbewerbs „Groß-Berlin" nicht in demselben Maße gelungen. Der nun mit dem Grade eines Dr.-Ing. ehrenhalber geschmückte Otto March war ein trefflicher Vorsitzender, sein Adjudant der unermüdliche, findige Generalsekretär Dr. Hegemann; die Auswahl der Ausstellungsgegenstände zum großen Teil das Ergebnis persönlicher Fühlungnahme unseres Herausgebers und des Herrn Hermann Jansen in Berlin mit den Oberhäuptern und leitenden

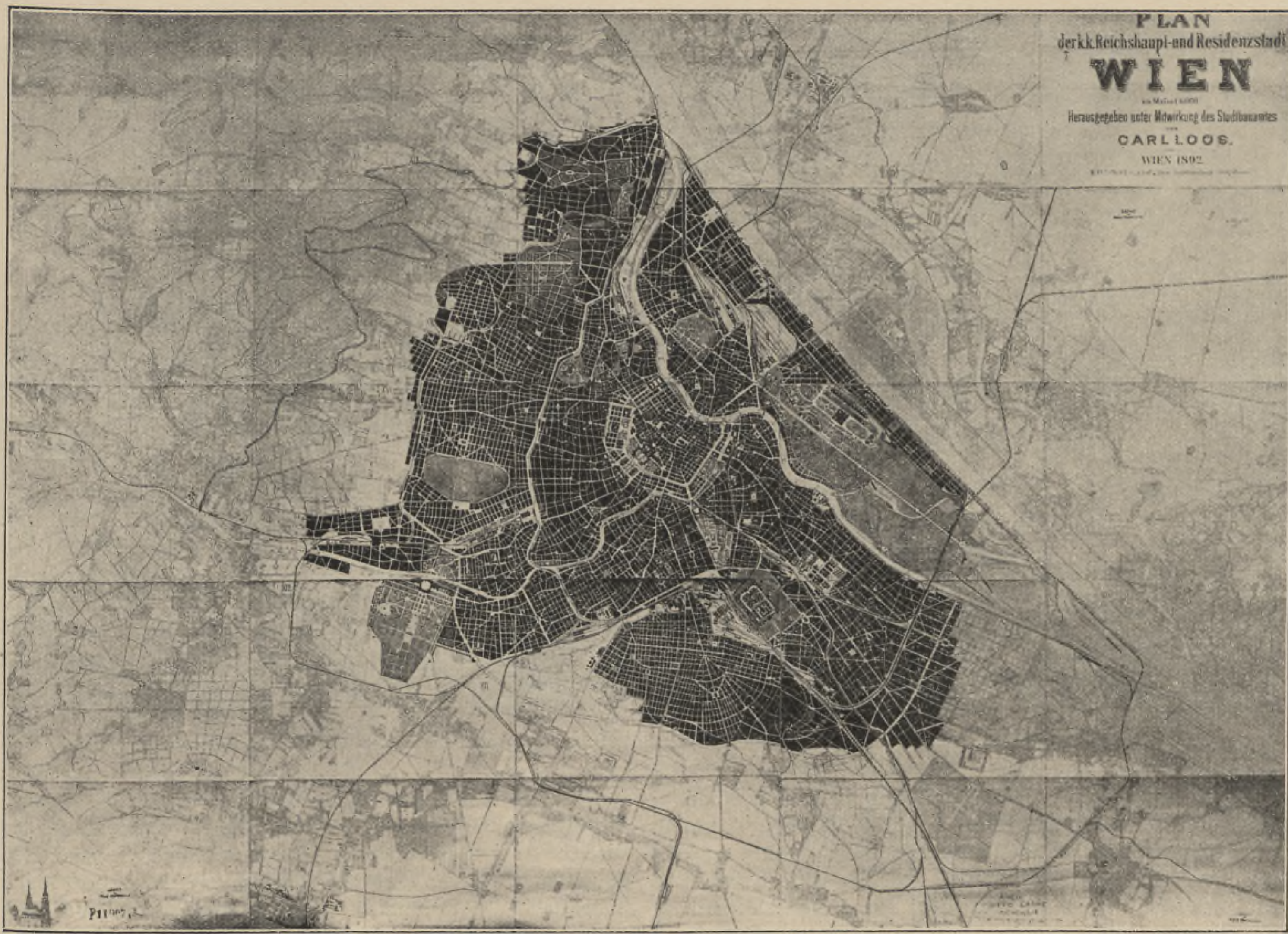


Abb. 2. Wettbewerbsplan für Wien 1893 von Otto Lasne und Jos. Heindl, München. III. Preis.

technischen Beamten reichsdeutscher, österreichischer und ungarischer Städte sowie mit einzelnen auf dem Gebiete des Städtebaus tätigen freischaffenden und beamteten Künstlern.

Begonnen möge auch mit einem Plane von Sitte werden (siehe Tafel 38^{I}, ausnahmsweise, wie alle folgenden dieser Doppelnummer auf beiden Tafelseiten bedruckt und deshalb mit I bezw. II bezeichnet) seinem Lieblingsplane, dessen Ausführung er nicht mehr erlebt hat, die Seeanlage in Marienthal in Niederösterreich betreffend. Für eine Hochquellenleitung sollte in dichtbewaldetem Tale eine Talsperre und an dem aufgestauten Seebecken eine Sommerfrische geschaffen werden. Man beachte die Führung der Uferstraße abwechselnd vor und hinter den Grundstücken und die verschiedenartige Uferbebauung mit Rücksicht auf die verschiedenen Bodenformen und die ungleichen Ansprüche der künftigen Bewohner.

Daran schließen wir im Textbild 2 den seinerzeit von Otto Lasne in München mit dem verstorbenen Bezirksingenieur Jos. Heindl zusammen bearbeiteten und mit dem III. Preise ausgezeichneten Wettbewerbsplan für Wien aus dem Jahre 1893 um den Vorschlag einer Höhenstraße (Aussichtsstraße) am Gehänge des Wiener Waldes willen, die zugleich als Verbindungstraße der dort zum Teil in tiefeingeschnittenen Tälern gelegenen Vororte gedacht war, damit also sich enger an die jetzt zur Ausführung bestimmte Straßenführung anschließt, als die auch von J. Stübben vorgeschlagene, die mehr in gleicher Höhenlage nach dem Vorbilde der viale dei colli in Florenz geplant war. Beachtenswert ist nebenbei bemerkt, auch heute noch die Führung des Straßenzuges Laurenzberg (Taborstraße), Stephansdom mit rückwärtigem Stephansplatz, der seinerzeit noch von Camillo Sitte sehr günstig beurteilt wurde und die Platzbildung an der Karlskirche, die wohl verdient hätte, mit unter die verschiedenen von der Stadt Wien ausgestellten Einzellösungen aufgenommen zu werden.

Aus der Statistik geben wir als Textbilder 3 und 4 eine von Herrn Regierungsrat a. D. Kemmann in Berlin herrührende Karte, die den täglichen Zugumlauf auf den Stadt- und Vorort-Schnellbahnen in Berlin und London durch Streifen darstellt, deren Breite zur Zugzahl derart im Verhältnis steht, daß auf 1 cm 500 Züge entfallen. Auch unter Berücksichtigung der größeren Einwohnerzahl ist in der englischen Hauptstadt der Schnellverkehr doch in ungleich höherem Maße entwickelt, als in Berlin. Mit der größeren Entwicklung des Londoner Schnellverkehrs steht jedoch das wirtschaftliche Ergebnis in keinem Einklang. Schon die mit Dampf betriebenen Stadt- und Vorortlinien haben es zu einem befriedigenden Erträgnisse im Durchschnitt niemals bringen können; aber auch die Einführung elektrischen Betriebes hat kein besseres Ergebnis gebracht.





Abb. 3 u. 4. Zugumlauf der Stadt- und Vorort-Schnellbahnen in Berlin und London nach Reg.-Rat a. D. Kemmann, Berlin.

Während die Hoch- und Untergrundbahn in Berlin einen Gewinn von 5 % verteilen konnte, stieg dieser bei den Londoner elektrischen Schnellbahnen auch im Jahre 1909 im höchsten Falle nur bis auf 3 %; im Durchschnitt wurden 2 % erzielt. Berlin hat etwa 27 km, London 229 km Schnellbahnen. Die dichteste Zugfolge beträgt in Berlin 2 Minuten, in London $1^{1}/_{2}$.

Dazu fügen wir Bilder aus dem Stadtschnellverkehr von Baurat Wittig, und zwar auf Tafel 38^{II} unter a das Gebäude und die Inneneinrichtung des Endbahnhofes der Hudson- und Manhattan-Untergrundbahn, unter b die Hoch- und Untergrundbahn an der Ecke der 6. Avenue und 33. Street in New York, auf Tafel 39^{I} die Einschnitt-Schnellbahn der Kolonie Dahlem bei Berlin darstellend.

Auf Tafel 39^{II} folgt noch eine Darstellung des Hochbahnviaduktes auf der Passybrücke in Paris, dann die Straßenstrecke der Schwebebahn Barmen-Elberfeld von Oberingenieur Petersen und der Entwurf zu einer Schwebebahnhaltestelle am Kottbuser Damm in Berlin von Prof. Bruno Möhring; die Bilder beweisen, daß auch die Schwebebahn sich durchaus dem Straßenbilde einpassen läßt, Schnellbahnen also nicht immer Standbahnen oder gar Untergrundbahnen sein müssen. Die den Ortsverkehr auf den Eisenbahnstationen Groß-Berlins im Jahre 1908 darstellende Karte der Staatseisenbahnverwaltung hat zuguterletzt noch aus Mangel an Raum wegbleiben müssen.

Den Verkehrsanlagen wird hier zweckmäßig der Plan für die wirtschaftliche Nutzbarmachung der Lübeckschen



Abb. 5. Plan für die wirtschaftliche Nutzbarmachung der Hauptschiffahrtsstraße Lübeck-Travemünde von Wasserbaudirektor Dr. Ing. Rehder.

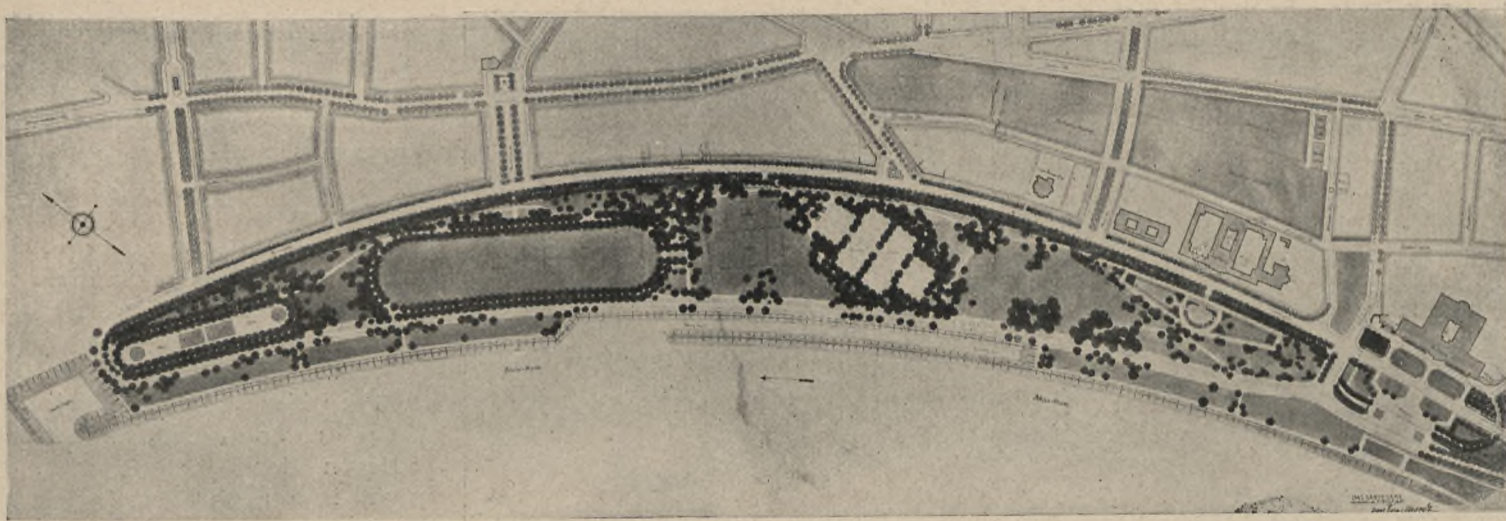


Abb. 6. Entwurf zum Kaiser Wilhelm-Park in Düsseldorf von Gartendirektor Freiherrn von Engelhardt.

Hauptschiffahrtsstraßen angegliedert. Regelung der Binnenschiffahrtsstraßen, Ausbau der Häfen und des Fahrwassers von Lübeck bis Travemünde, industrielle Anlagen an den Schiffahrtsstraßen und Häfen mit den zugehörigen Bahnverbindungen vom Wasserbaudirektor Dr. Ing. Rehder (siehe Textbild 5). Dazu ein schönes Modell der Stadt Lübeck mit ihrer nächsten Umgebung, das so recht die Geschlossenheit der alten Stadt und die lockere Bebauung der späteren Stadterweiterungen veranschaulichte.

Aus der Gruppe „Parkanlagen, Spiel- und Sportplätze" bringen wir zunächst in Textbild 6 den Lageplan zum Kaiser-Wilhelm-Park in Düsseldorf von rund 32 ha Fläche, der locker mit Bäumen besetzt wesentlich dem Sport dienen soll und deshalb vom Gartendirektor Freiherrn von Engelhardt mit Boots- und Jachthäfen, einem Reitplatz und einer Spielwiese, mit Hockey- und Tennisplätzen ausgestattet ist. Dann auf Tafel 40^{I} ein Schaubild von der Bebauung am Lietzensee in Charlottenburg mit dem Reste des früheren Witzlebenschen Parkes, der nun von der Stadt für rund 2 Millionen angekauft worden ist, um als öffentliche Anlage erhalten zu bleiben. Unter diesem Bilde das des ersten, von Herrn Landbauinspektor Hercher herrührenden Entwurfes der nahe am Lietzensee vorbeigehenden Döberitzer Heerstraße, deren Ausführung allerdings nicht durchweg glücklich geraten ist. Unweit der Heerstraße, weiterhin nach dem Grunewald zu, liegt die auf Tafel 40^{II} wiedergegebene von Otto March geschaffene Rennbahn, in der das deutsche Stadion eingebettet werden soll mit einer Radrennbahn (666 m), einer Fußlaufbahn (400 m) mit Spiel- und Turnplätzen und einem Schwimmbecken (26:104 m) für 35000 Zuschauer bestimmt. Derselben Tafelseite ist der liebenswürdige Entwurf von Prof. Paul Schultze-Naumburg zur Ausgestaltung eines bereits angelegten halbkreisförmigen Platzes in Zehlendorf-West bei Berlin beigegeben. (Verdeckung der Böschungen.) — Textbild 7 und 8 stellt den Lortzingplatz in Cöln a. Rh. als vorbildlichen Schmuck- und Erholungsplatz in Verbindung mit einem Kinderspielplatz dar. Sein Schöpfer ist der Kgl. Gartenbaudirektor Fritz Encke. Textbild 9 bis 21 den Jacksonpark und einige der zahlreichen kleineren Parkanlagen in Chicago, ausgerüstet mit Spielplätzen für Fuß- und Schlagball, Golf, Tennis, offenen und geschlossenen Schwimmbädern, Turnhallen, insbesondere auch Planschwiesen. Olmstedt, Brothers, Brockline, Maß. hatten eine reichhaltige Sammlung ihrer Entwürfe ausgestellt, insbesondere darunter diejenigen für das Parksystem von Baltimore. Es geht ein großer freier Zug durch die Planungen dieser Künstler. Dazu hatte Dr. Hegemann die Pläne des Parkgürtels von Groß-Boston beigesteuert. Auch der Grafschaftsrat von London war mit Ausstellungen Londoner Volksparks vertreten.

Tafel 41 I zeigt die großartigen Planungen von Oberingenieur Sperber und Baudirektor Schumacher für die Schöpfung des Parkes zu Winterhude bei Hamburg. Vom städtebaulichen Gesichtspunkt ist dabei zu beachten, wie die verschiedenen Verkehrszüge des Parks den mannigfaltigen Verkehrsbedingungen, Straßenbahnen und Kanälen

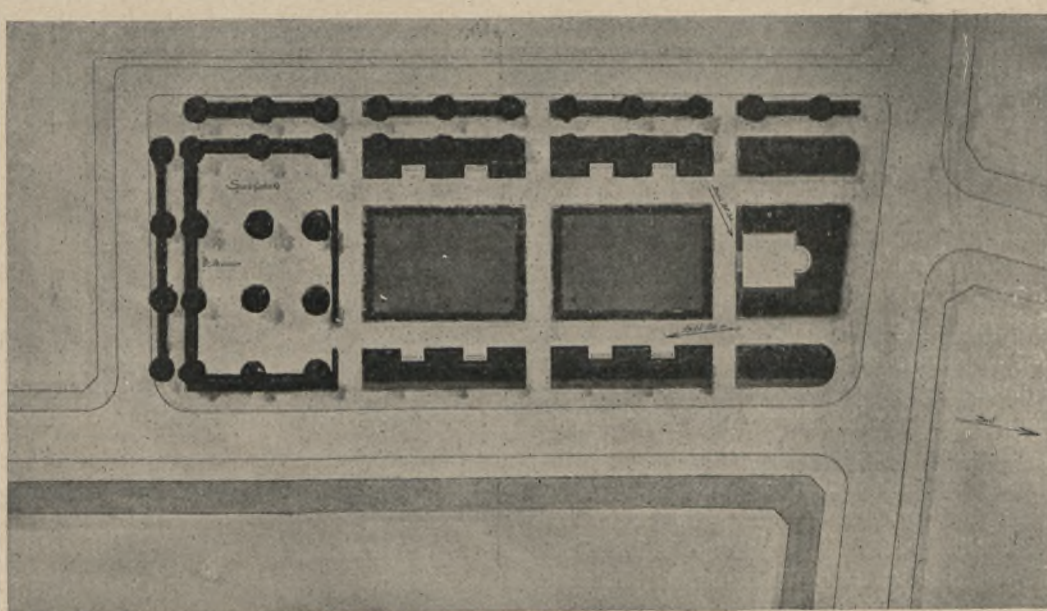


Abb. 7. Lortzingpark in Cöln a. Rh. Lageplan. Gartenbaudirektor Encke.



Abb. 8. Lortzingpark in Cöln a. Rh. Schaubild. Gartenbaudirektor Encke.

einzupassen sind; wie sich die Gestaltung dem vorhandenen Gelände, das in der Mitte eine ziemlich wesentliche Erhebung zeigt, anpaßt und dem sich die architektonisch strenge Behandlung so in die natürliche Gestaltung des Parkes einordnet, daß die Einzelwirkungen zu einer durchgehenden großen Achse in Beziehung stehen, und daß doch Raum genug bleibt, um die mannigfachen Bedürfnisse an Spiel- und Sportplätzen zu befriedigen, wie endlich die einzelnen Teile des Parkes zu geschlossenen Bildern herausgearbeitet werden sollen. Hierbei möge auch der Entwurf zum Stadtpark „Hamburg-Fuhlsbüttel" von Leberecht Migge in Hamburg-Blankenese Erwähnung finden, der den in einer Flugschrift vom Jahre 1909 „Der Hamburger Stadtpark und die Neuzeit. Die heutigen öffentlichen Gärten — dienen sie in Wahrheit dem Volke?" (Verlag von Conrad H. A. Kloß in Hamburg) niedergelegten Anschauungen des Verfassers entsprungen ist, Anschauungen die zu einer warmen Verteidigung des zurzeit im Wettbewerbe um einen Entwurf für den Hamburger Stadtpark nur mit einem Ankaufe bedachten Planes des Professors W. Läuger in Karlsruhe geführt haben.

Im Gegensatze zu derartigen völligen Neuschöpfungen zeigt Tafel 41^{II} unter a) die schönen Wallanlagen der Stadt Bremen, die 1892--1899 nach Niederlegung der Festungswerke durch den Landschaftsgärtner J. H. A. Altmann ausgeführt wurden und bis zum heutigen Tage in ihrer ursprünglichen Form und Ausdehnung erhalten sind. Mit Benutzung der hochgelegenen Basteien sind reizvolle Hügellandschaften entstanden, deren Höhen Windmühlen und öffentliche Gebäude schmücken — eine wie einfache natürliche Lösung, gleichzeitig im Sinne der Denkmalpflege wie der Forderung des Tages nach Grünanlagen entsprechend! In dieser Lösung liegt der Ursprung des heute aus gesundheitlichen Gründen verlangten grünen Ringes. Damit vergleiche man die Pläne der Entfestigung neuzeitlicher Festungsstädte, die das Kgl. Preußische Kriegsministerium eine Treppe höher ausgestellt hatte — welch ein Rückschritt! Die Bodenspekulation als Siegerin auch über den Staat! Verhältnismässig viel ist unter diesen Umständen noch bei der Verbauung des Posener Umwallungsgeländes von Stübben erreicht. Siehe Textbild 22. Unter b) Tafel 42^{I} erscheint der Plan für die Grünanlagen auf Marli bei Lübeck. Diese Anlagen sollen den schönen Blick auf die Stadt von einer Höhe von Osten her über die Wakenitz hin erhalten. Verschiedene Durchblicke sind wohl im Zusammenwirken mit Baudirektor Baltzer in Lübeck mit Rücksicht auf das Stadtbild angelegt. Verfasser: Stadtgärtner Barth.

Treffliche Beispiele, wie im übrigen auch alte Stadtschönheiten geschont werden können, mit denen wir zur Gruppe der Stadtumbauten und Durchbrüche übergehen, zeigt der Lageplan der Altstadt von Nürnberg mit den baulichen Änderungen innerhalb der letzten 40 Jahre, immer in dem Bestreben, die altertümliche Bauweise innerhalb der Ringmauern zu erhalten — siehe Tafel 42^{I}, auf der auch noch einige Einzelpläne, die Aufstellung von Kirchen betreffend, Platz gefunden haben. Auf die Erläuterung

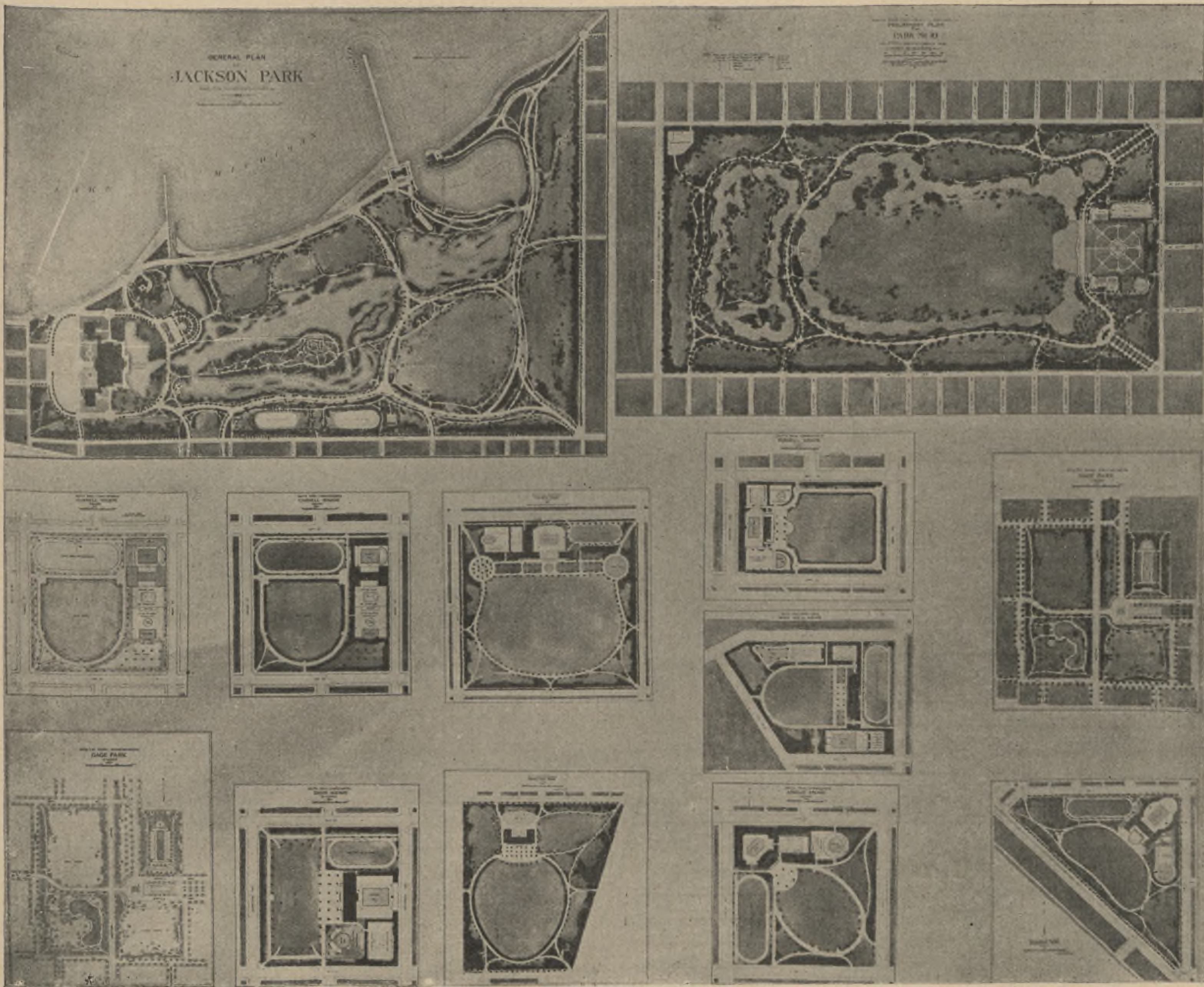


Abb. 9—21. Jacksonpark und einigen kleineren Parkanlagen in Chicago.

am Bildrande wird besonders aufmerksam gemacht. — Daran schließend Tafel 42[II] mit dem Plane und Schaubildern für die Umgestaltung der Altstadt zu Löwen in Belgien von Ober- und Geheimen Baurat Dr.-Ing. Stübben und zwar des zwischen dem bisherigen Schlachthofe und der Kathedrale St. Pierre gelegenen alten Stadtteils mit dem Ziele, bessere gesundheitliche und Verkehrsverhältnisse zu schaffen und die stark umbaute Kathedrale freizulegen durch Schaffung des Paradiesplatzes und Veränderung der schräg vor der Kathedrale vorbeiführenden Mechelner Straße.

Der Umbau alter Stadtteile, insbesondere auch der Durchbruch neuer Verkehrswege ist in den wachsenden Großstädten oft eine zwingende Notwendigkeit. Ein Beispiel dafür, wie trotzdem wertvolle Bauwerke und Straßenbilder geschont werden können, bietet die Stadt Wien, die eine Durchzugsstraße parallel zur Kärntner- und der Rotenturmstraße plant. Die Straße ist in dem Teile von der Ringstraße bis in die Höhe des Stefansplatzes 19 m breit, in dem Teil vom Stefansplatz bis zum Kai 22 m breit angenommen. Siehe dazu die Straßenbilder vom Franziskanerplatz und an der Schönlaterngasse; im Text 23—25 — die Lagepläne hat unser Photograph leider übersehen. In einem großartigen naturgetreuen Modelle der Altstadt Wien war die Durchbruchstraße mit Glasplattenstreifen bezeichnet.

Weniger rücksichtsvoll, aber auch mit geringerer oder gar keiner Notwendigkeit das Vorhandene schonen zu müssen, sind die Pläne für den Umbau der Altstadt von Kopenhagen aufgestellt mit Durchführung einer Hauptverkehrsader von Vesterroldgade nach Holmens Kanals, insbesondere aber großzügig für den gewaltigen Straßendurchbruch Kings Highway in London von Holborn zum Strand, der unter Anwendung eines ausgedehnten Enteignungsverfahrens bereits durchgeführt ist. Siehe Textbild 26.

Ferner die noch weitergehenden Pläne; a) der City Parks Association von Philadelphia, die in einem Schaubilde den quer durch diese Schachbrettstadt brechenden Boulevard darstellt; b) der Public Building Commission zu St. Louis



Abb. 22. Bebauungsplan für das Umwallungsgelände und die Landhaussiedelung Solatsch in Posen, Geheimer und Oberbaurat J. Stübben.

mit dem Vorschlage für die Gruppierung der öffentlichen Gebäude der Stadt an einem Monumentalplatze, siehe Tafel 43 I und c) der Architekten Daniel H. Burnham und Bennett, die im Auftrage des City-Club Chicago zur schönsten und großartigsten Stadt der Welt umgestalten wollen — siehe Tafeln 43 II mit dem geplanten Rathausplatze und 44 I mit dem bereits dem Michigansee abgerungenen Wasserparke vor der Stadtfront.

Wir kommen nun zur Gruppe der Gartenstädte, genossenschaftlichen und gemeindlichen Wohnungsfürsorge, und zwar zunächst zu den in Modell und Schaubildern vorgeführten Gartenstädten Hellerau und Nürnberg — die Erlaubnis zur Wiedergabe einer photographischen Aufnahme des Modelles von Hellerau ist uns leider versagt worden. Das Gelände von Hellerau ist 140 ha groß, liegt nördlich 100 m über Dresden an der Dresdener Heide und wird nach dem Bebauungsplane von Professor R. Riemerschmid erschlossen. Der Grund und Boden bleibt dauernd im Eigentum der Gesellschaft, die alle eine Verzinsung von 4% des Gesellschaftskapitals übersteigenden Überschüsse der Gesamtheit in Wohlfahrtseinrichtungen aller Art zukommen läßt; die von den besten Künstlern durchgebildeten Eigenhäuser im Mietwert von 280 bis 3000 M. werden nur vermietet, doch so, daß wohl der Mieter, jedoch nicht die Gesellschaft kündigen kann. Die Gartenstadtgesellschaft ist in Form einer G. m. b. H. gegründet, während die Baugenossenschaft, welche die Kleinhäuser bis zum Mietwert von rund 600 M. errichtet, eine eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftung ist und in der Hauptsache mit Geldern der Landesversicherungsanstalt baut. Eine elektrische Straßenbahn, die von der Mitte der Stadt in etwa 20 Minuten nach Hellerau führt, ist im Bau. Auch der Baulinienplan der Gartenstadt Nürnberg rührt von Prof. Riemerschmid her (siehe Textbild 27). Das 61 ha große Gelände im Lorenzer Reichswaldgebiet soll nach der Landhaus-



Abb. 23. Straßenbild am Durchbruch parallel zur Rotenturm und Kärntner Straße in Wien — Stadtbauamt.



Abb. 24. Straßenbild am Durchbruch parallel zur Rotenturm und Kärntner Straße in Wien — Stadtbauamt.



Abb. 25. Straßenbild am Durchbruch parallel zur Rotenturm- und Kärntner Straße in Wien — Stadtbauamt.

bauweise mit Einzelwohnhäusern bebaut werden.

Eine dritte Wohnsiedelung, und zwar eine städtische, stellt Textbild 28 dar in einem vom Stadtbauamte von Zürich aufgestellten Entwurf für die Bebauung eines etwa 40 ha großen, am Südwestabhange des Zürichberges gelegenen städtischen Grundstückes zur Abhilfe der Wohnungsnot. Die ebenfalls von der Stadt zu erbauenden Häuser sind unverkäuflich und sollen so vermietet werden, daß das Anlagekapital mit 4% verzinst und eine mäßige Tilgung erreicht wird. Von deutschen Planungen sei ferner noch der Entwurf zu einer Gartenvorstadt Harthfelde bei Leipzig genannt; die Verfasser, Architekten Zopff und Dr.-Ing. Mackowsky, sowie Vermessungsingenieur Riedel denken sich die neue Siedelung mit Landhausbebauung, etwa wie Dresden-Blasewitz oder Kötzschenbroda in enger Beziehung zur Wald-, Park- und Flußlandschaft. Die u. W. bereitserbaute Gartenstadt Ratshof in Königsberg i. P. war ebenfalls vertreten. Die englischen Gartenstädte sind dagegen zu bekannt, als daß sie hier noch besonders angeführt zu werden brauchen. Als schöner Stadtplan war uns der von Knebworth Estate von Pepler & Allen aufgefallen (vergl. Tafel 44 II).

Sehr anziehend waren die Bebauungspläne der Stadt Essen (Beigeordneter Schmidt) dargestellt, von denen wir auf Tafel 45 I den für eine Arbeiterkolonie mit Kleinhausbau der Zeche Gottfried Wilhelm und den für einen Talhang in Holsterhausen mit Zugangsbrücke zu der Kolonie „Margarethe-Krupp-Stiftung für Arbeiter-Wohnfürsorge" wiedergeben. Durch die Anlage öffentlicher Gärten im Anschlusse an die Hausgärten sucht die Stadt die Arbeiter zur Nachahmung bei der gärtnerischen Ausgestaltung ihres Anwesens anzuregen. Insbesondere gilt dies für das Wohnviertel am Bernewäldchen, wo unter Aufhebung eines älteren Bebauungsplanes eine engere Anschmiegung und bessere Ausnutzung der Örtlichkeit sowie eine Mischung aller sozialen Stände durch Stockwerkswohnungen in verschiedenen Preislagen, Einfamilienhäuser und Kleinhäuser erreicht werden soll. Siehe Tafel 45 II.



Abb. 26. Durchbruchstraße Kings Highway in London.

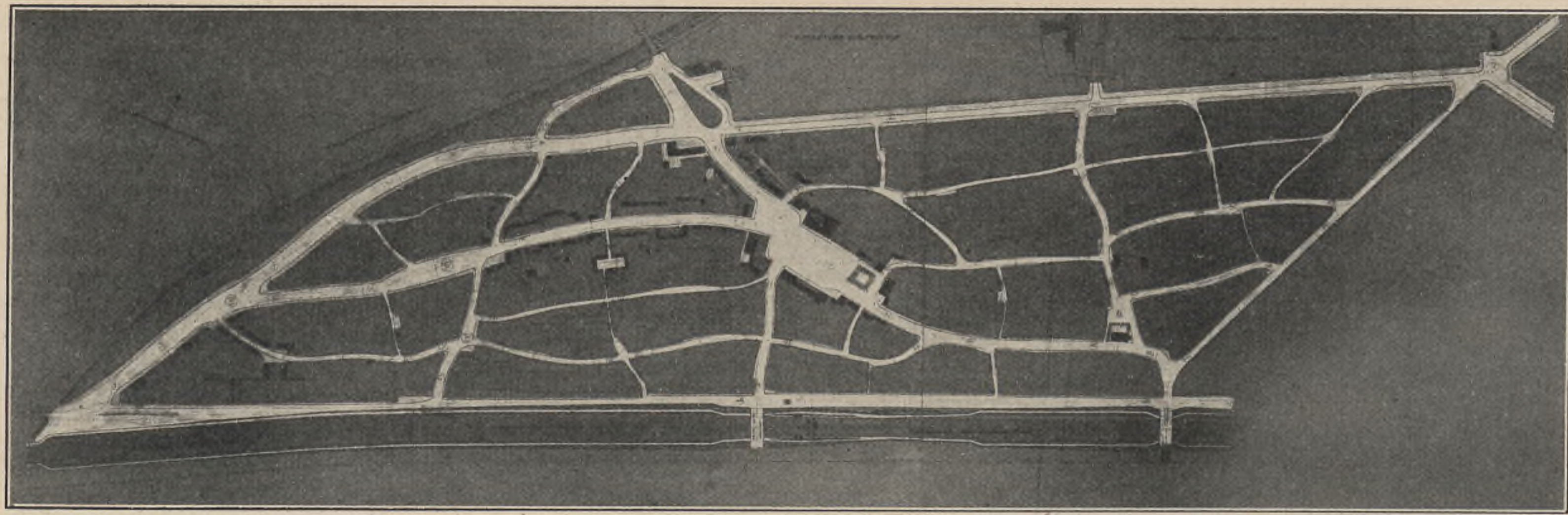


Abb. 27. Lageplan der Gartenstadt zu Nürnberg. Architekt Prof. R. Riemerschmid, München.

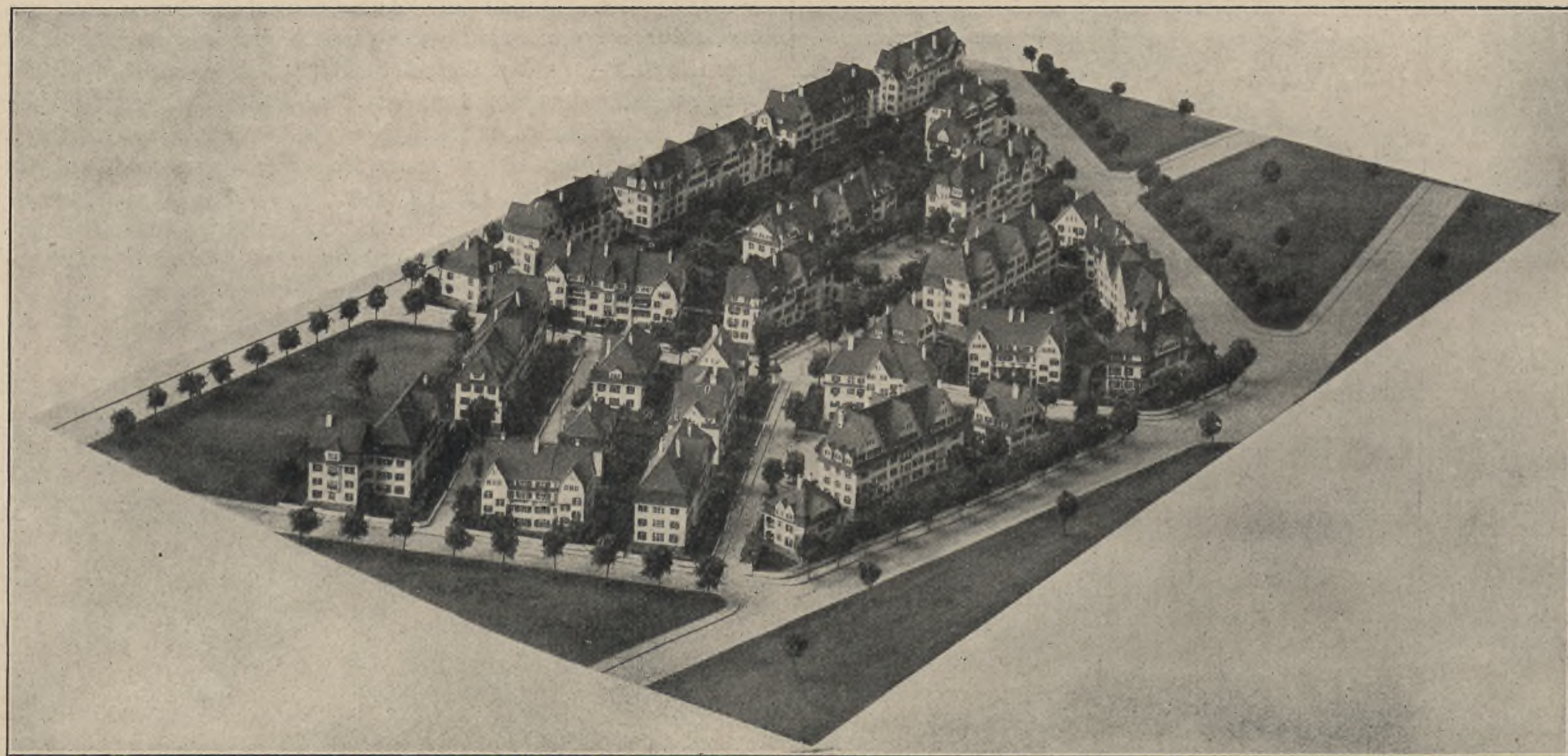


Abb. 28. Städtische Wohnsiedelung in Zürich.

Auf Tafel 46 I und in den Textbildern 29—32 ist die schon erwähnte Margarethe-Krupp-Stiftung für Wohnungsfürsorge dargestellt, ein Geschenk der Frau Margarethe Krupp an die Stadt Essen. Sie umfaßt Bauland von 50 ha, einen Wald- und Parkgürtel von ebenfalls 50 ha und ein Kapital von einer Million Mark. Die Ansiedlung soll in 20 Jahren vollendet sein und 12—15 000 Menschen beherbergen, und zwar in erster Linie minderbemittelte Beamte, auch außerhalb der Kruppschen Werke stehende. Ihr Architekt ist Gg. Metzendorf in Essen.

Ähnliche Zwecke verfolgt der Magistrat zu Danzig in der Reichskolonie der Wohnungsgenossenschaft mit Erbbaurecht Danzig-Neuschottland, in der gering besoldete Beamte Wohnungen von 3 bis 4 Zimmern und Arbeiter solche von 2—3 Zimmern erhalten sollen, alle mit Gärten von 100 bis 200 qm. Von den Wettbewerbsentwürfen teilen wir die mit dem I. und II. Preise gekrönten auf Tafel 46 II mit; der erste, vom Architekten Würkert herrührend, sieht Reihenhäuser mit Hintergärten, der andere, von P. A. Hansen in München, Reihenhäuser an den Straßen vor, während im Innern der Baublöcke in offener Bauweise an Fußwegen gebaut werden soll. Die zu letzteren gehörigen schönen Schaubilder einiger Platzanlagen haben leider aus Mangel an Platz fortgelassen werden müssen. Auch Taut & Hoffmann hatten ein anmutiges Straßenbild nebst Plan aus dem Wettbewerbe 1907 der Beamtenkolonie des Hamburger Bauvereins A.-G. beigesteuert.

Bei dieser Gelegenheit sei wiederum auf die weit bekannte Bautätigkeit der Stadt Ulm hingewiesen, deren Anbauvorschriften unter Abbildung 33 des Textes gegeben werden. Zur rechten Zeit ist auch wieder an die Fürstliche



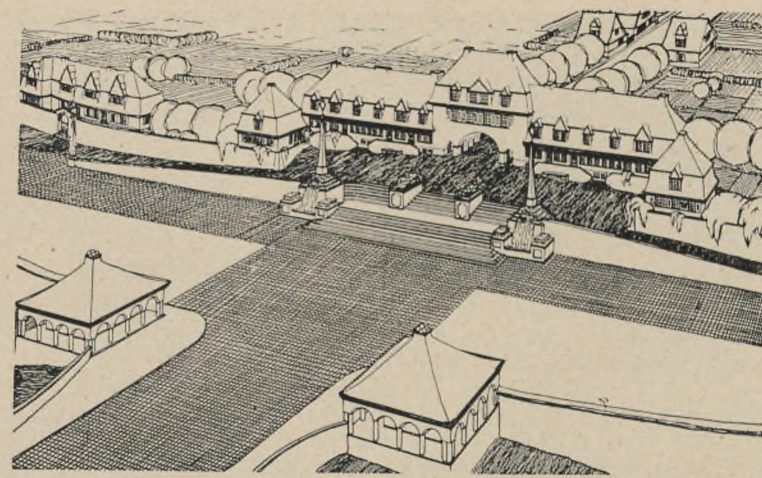


Abb. 29—32. Margarethe Krupp-Stiftung in Essen a. d. Ruhr. Architekt Gg. Metzendorf.





Fuggerei in Augsburg erinnert worden, im Jahre 1519 von Jacob Fugger begründet als eine aus mehreren Wohnstraßen bestehende Stiftung im Innern eines großen, von Verkehrsstraßen umgebenen Baublocks, selbst aber von allem Durchgangsverkehr abgeschlossen, eine Lösung der Kleinwohnungsfrage, wie sie heute noch nicht besser gefunden werden kann (siehe Tafel 47 I).

Ähnliche Lösungen aus neuerer Zeit zeigen auf Tafel 47 II der Ausführungsentwurf einer Wohnstraße in Breslau von Stadtbaurat Berg, der damit die nach der Bauordnung zulässige Anordnung von Hinterhäusern verhindern will, um zugleich für die nach der Bauordnung zulässigen fünfgeschossigen Häuser möglichst gute Beleuchtungsverhältnisse zu schaffen, sowie unter b der der Wohnhausgruppe des Beamten-Wohnungsvereins in Steglitz bei Berlin von Regierungsbaumeister Mebes mit ruhigem Wohnplatz in der Mitte und Kinderspielplätzen an der Rückseite der Hausreihen.

Somit kommen wir zur großstädtischen Wohnbebauung, wie sie nach einem vom Herausgeber schon vor längerer Zeit gemach-

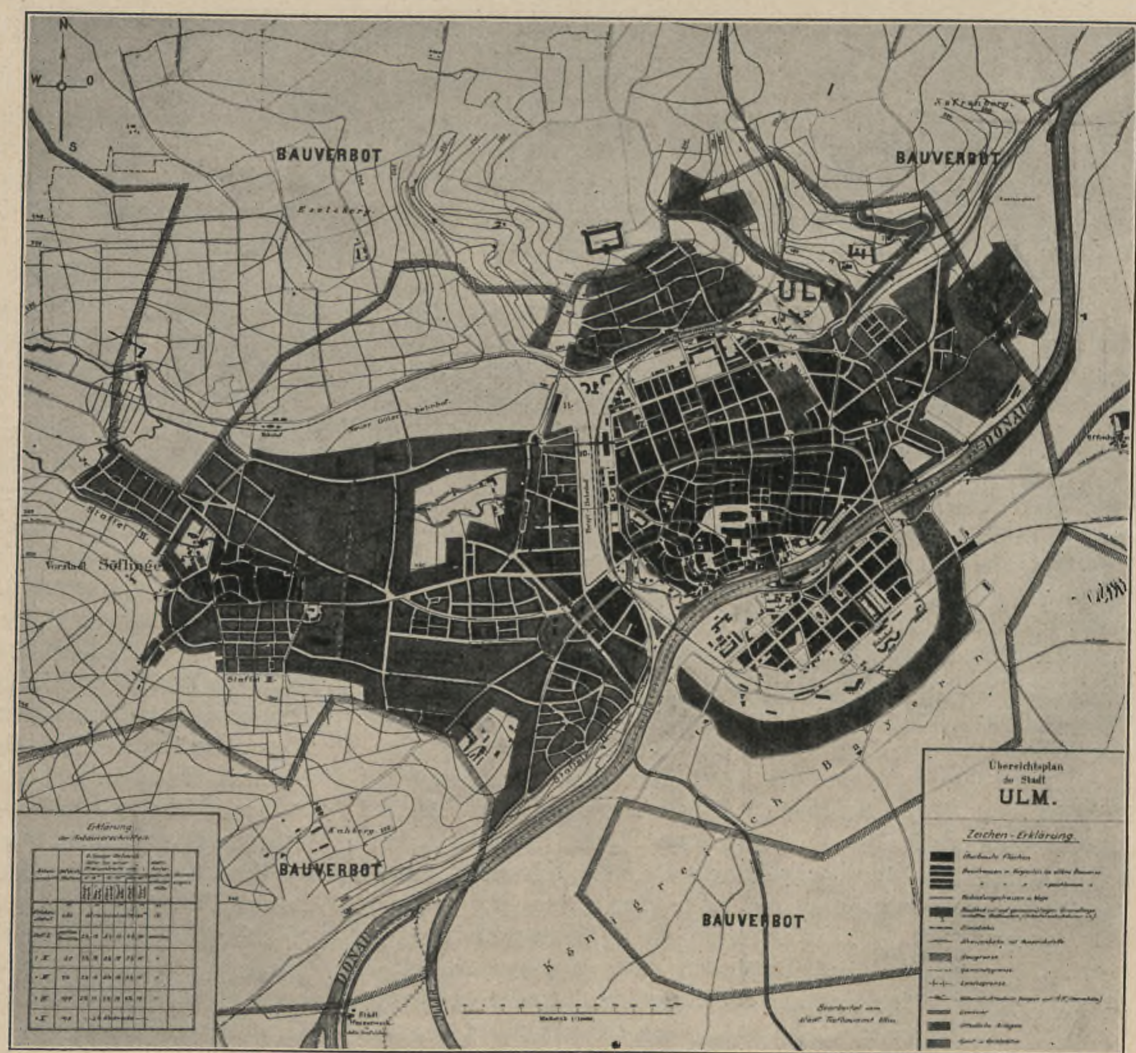


Abb. 33. Anbauvorschriften in Ulm a. D.

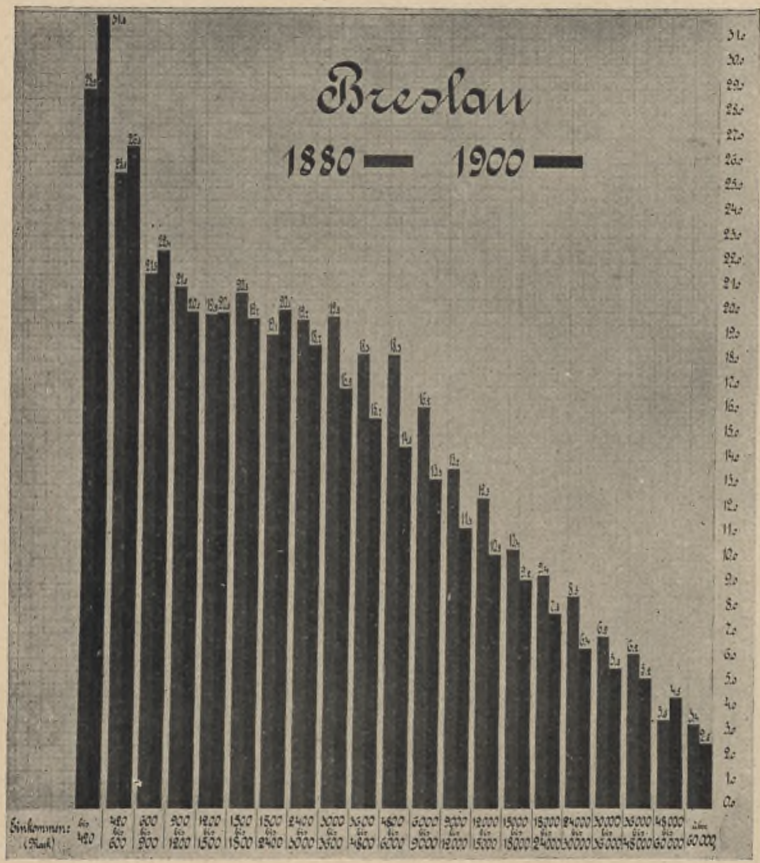


Abb. 34.

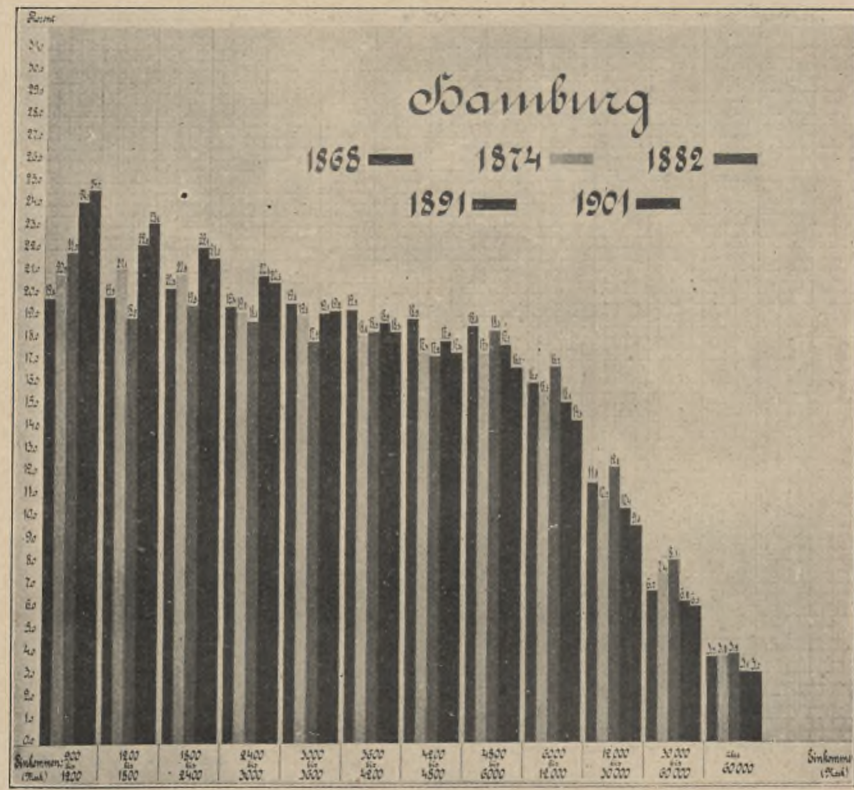


Abb. 35.

ten Vorschlage (1893) im Wettbewerbsentwurfe für Groß-Berlin von den Professoren Möhring und Dr. Eberstadt glücklich weiter ausgebildet und von Regierungsbaumeister Lehweß mit Dr. Kuczynski auf ihre Wirtschaftlichkeit hin untersucht worden ist. (Ebenfalls bereits in unserer Zeitschrift veröffentlicht.) Statistische Mitteilungen über die Behausungsziffer Berlins und die Verkehrszählungen seiner Hauptstraßen und insbesondere auch des Potsdamer Platzes bot uns das Statistische Amt der Stadt Berlin (Direktor Silbergleit); über Einkommen und Miete, sowie Wohnungsgröße und Miete in klarer zeichnerischer Darstellung das Statistische Amt der Stadt Schöneberg bei Berlin (Direktor Dr. Kuczynski); über das Stadtgebiet und die Bevölkerung der 86 größeren deutschen Städte mit mehr als 50 000 Einwohnern nach 4 Größenklassen (nach der Einwohnerzahl bemessen) am Jahresschlusse 1870 und 1908 in übersichtlicher Weise das Statistische Amt der Stadt Breslau (Direktor Neefe) — siehe Textbilder 34 und 35. Dazu sei noch besonders erwähnt die Angabe der Wohnungsverhältnisse der Bevölkerung europäischer Großstädte auf Grund des für das internationale statistische Jahrbuch der Großstädte gesammelten Materials vom Statistischen Bureau der Stadt Budapest (Direktor Thirring). Auch München (Statistisches Amt) hat eine Anzahl Darstellungen beigebracht, die das Anwachsen der Bevölkerung, insbesondere des Burgfriedens und den Zuwachs neuer Wohnungen, die Schwankungen der Bautätigkeit seit 1901, die Geburts- und Sterbeziffern seit 1845, die Abminderung der Sterblichkeit an Lungentuberkulose zeigen.

Von Stadterweiterungsplänen, soweit sie nicht schon in anderem Zusammenhange angeführt wurden, sind noch folgende besonders hervorzuheben:

Für das Westendviertel von Karlsbad in Böhmen von Dipl.-Arch. Karl Mayreder, Professor in Wien — siehe Textbild 36. Den beiden Lageplänen war ein Modell beigegeben, das das stark bewegte Gelände mit lang gewundenen Straßenschlangen und abkürzenden Fußsteigen klar veranschaulichte. Dann für das südöstliche Stadtgebiet von Eschwege a. d. Werra mit vorwiegend offener Bebauung von Geheimen Oberbaurat Dr.-Ing. Hofmann, Professor an der Technischen Hochschule in Darmstadt unter a) auf Tafel 48 I, und b) für einen Teil des im Auftrage der Stadt Mainz und der Reichskommission für das Mainzer Festungsgelände von Professor Friedrich Pützer in Darmstadt aufgestellten Entwurfes, der dem städtischen Tiefbauamte als Unterlage für die weitere Bearbeitung diente. Aus diesem sonst sehr ansprechenden Entwurfe geht leider auch hervor, wie gründlich heutzutage die Heeresverwaltung mit den Festungswerken aufräumt (die ehemaligen Forts Elisabeth und Philipp sind verschwunden), ganz im Gegensatz zu früheren Zeiten, die das einmal Gewordene schonender behandelte und daraus die Motive zu reizvollen Neuschöpfungen herleitete. Um so anerkennenswerter ist Pützers Bestreben, in diesem Sinne das noch Verbliebene, insbesondere die Zitadelle für Bereicherung des neuen Stadtgebietes mit zu verwerten!

Dann die Pläne des Stadtbauamts in Darmstadt (Stadtbaurat Buxbaum) in trefflicher Darstellung und zwar unter a) und b) der Tafel 48 II für die Gartenstadt am Hohlen Weg, die auf leicht geneigtem Gelände an einen Laubwald gelehnt entstehen soll, in einer Bebauung mit zwei vollen Geschossen nebst ausgebautem Dachgeschoß; unter c) für das Mathildenhöhviertel, auf dessen höchstem Punkte sich, dem ganzen Stadtbild das Gepräge gebend, einmal das

städtische Ausstellungsgebäude erheben wird; unter d) für das Herdwegviertel mit großzügiger Ausgestaltung des Paulusplatzes, der von öffentlichen Gebäuden umrahmt werden soll. Der talentvolle Hans Bernouille war mit einem Erweiterungsplan für Griesheim bei Frankfurt a. M. und mit einem Ansiedelungsplan für die Mainzer Landstraße vertreten.

Der Altmeister der Städtebaukunst Dr.-Ing. Karl Henrici hatte außer den schon bekannten Plänen für die Arbeiterkolonie Knurow und die Stadt Honnef den für die Erweiterung von Kempen ausgestellt — siehe Textbild 37 — die organisch an die Altstadt angegliedert die Himmelsrichtungen und wichtigen Verkehrsbeziehungen berücksichtigt. Neu war auch der Vorschlag zur Gestaltung des Dahlemer Aufteilungsgeländes bei Berlin von Hermann Jansen.

Weiter die interessanten Pläne von W. Bertsch, städtischem Baurat in München, insbesondere die Teilpläne über den nördlichen Teil des Herzogsparkes mit langgestreckter Blockteilung, die sich aus der Geländeform zwischen Isar und dem steilen Talhang ergibt. Eine einheitliche Gestaltung der Häuser wird angestrebt, die hakenförmige Fluchtlinien ermöglicht. Der Baulinienplan in 1 : 5000 mit möglichst gleichheitlicher Verteilung der Anlageflächen auf alle Grundbesitzer wird ebenso wie der Staffelbauplan der Stadt München auf Tafel 49 I vorgeführt. Der Plan von Gabriel von Seidl für die Gartenstadt Harlaching bei München möge hierbei ebenfalls Erwähnung finden.

Otto Lasne hatte seinen Plan für München-W. und für Groß-Hadern ausgestellt, in dem ebenfalls die zahlreichen Anlageflächen auffallen — die Beteiligten müssen nämlich 5 % für Anlageflächen kostenlos abtreten. Mit Aug. Blößner, dem verdienten Mitgliede des Stadterweiterungsamtes in München, zusammen hat Lasne u. a. den Baulinienplan für den Wiederaufbau des abgebrannten Dorfes Zirl in Tirol aufgestellt; beide Pläne stellt Tafel 49 II dar.

Mancherlei Pläne hat Köln a. Rh. (Beigeordneter Rehorst) geboten, von denen wir den für Köln-Raderthal — Aufteilung eines Gebietes zwischen bestehenden Straßenzügen unter Eingliederung einer rund 13 ha großen Parkfläche —, sowie den für ein Gelände von Köln-Nippes und zwar im Gegensatz zu einem älteren Plan auf Tafel 50 I wiedergeben. Aus der reichhaltigen Ausstellung der Stadt Rixdorf bei Berlin (Stadtbaurat Kiehl, Leiter einer trefflich arbeitenden Bauberatungsstelle für Privatbauten) seien auf Tafel 50 II verschiedene Proben vorgeführt. Unter a der Bebauungsplan für das alte böhmische Dorf, aus dem die Stadt hervorgegangen ist. Erhaltung der Abgeschlossenheit ist angestrebt durch Ausschluß von Verkehrsstraßen und Beibehaltung eines ländlichen Charakters durch hintere Baufluchtlinien und Beschränkung der Geschoßhöhen. Unter b und c die Lösung einer städtischen industriellen Anlage (Elektrizitätswerk) an bedeutungsvoller Stelle im Stadtbilde. Das Kessel- und Maschinenhaus in Verbindung mit den Wohn- und Verwaltungsgebäuden umschließen einen verdeckten Kohlenhof. Unter d die Privatanlage einer Durchgangshalle zur Verbindung der Bergstraße mit der Richardstraße, einer auch im öffentlichen Interesse



Abb. 36. Bebauungsplan für das Westendviertel in Karlsbad i. B.
Architekt Prof. K. Mayreder, Wien.



Abb. 37. Bebauungsplan für Kempen. Architekt Dr.-Ing. K. Henrici, Aachen.

notwendigen Anlage, weshalb die Stadt die Pflaster- und Beleuchtungskosten, sowie die architektonische Durchbildung übernommen hat.

Zwei prächtige Kohlezeichnungen von Th. Fischer, München, stellten die geplante Bebauung des früheren Bahnhofsgeländes von Stuttgart dar (Tafel 51 I). Bei dieser Gelegenheit sei auch auf die verwandte Aufgabe hingewiesen, die Sexauer in seinem Schaubild zur Bebauung des früheren Bahnhofsgeländes in Karlsruhe zu lösen versucht hat. Von Th. Fischer, ferner noch der Weisenhausentwurf, Textbild 38. Nachzuholen sind in dieser Gruppe endlich die Arbeiten der Deputation für die Stadterweiterung von Bremen (Baurat Bahnsen und Regierungsbaumeister Muesmann) des Bremer Vereins für Arbeiterwohnungen und des Gewerbemuseums in Bremen. Ersterer bot ein Schaubild — siehe Tafel 51 II — eines Teiles des neuen Bebauungsgebietes, auf dem die voraussichtliche Bebauung auf Grund der Fluchtlinien und Staffelbaupläne eines besseren Wohnviertels mit Einfamilienhäusern bei teilweiser Zulassung von Geschäfts- und Stockwerkshäusern dargestellt wird. Sehr anmutig war das Modell eines Straßenzuges aus der Arbeiterkolonie in Grambke vom Architekten Hugo Wagner und Regierungsbaumeister Muesmann — staatliches Gelände soll in dieser Kolonie in Erbbaupacht gegeben werden. Eine eingehendere Würdigung, als hier möglich, verdienen auch die Bestrebungen des Gewerbemuseums, das eine Entwicklung des eingebauten Bremer Familienhauses vom Mittelalter bis zur Gegenwart brachte.

Ferner der Regulierungsplan für Hetzendorf von Oberbaurat Goldemund in Wien (Tafel 52 I) im Südwesten von Wien, dessen westlicher Teil, auf einer steileren Berglehne gelegen, für Landhausbebauungmit freistehenden oder zu zweien gekuppelten Wohnhäusern vorgesehen ist, während der östliche Teil der geschlossenen Bebauung vorbehalten wird und zwar für Kleinwohnungen; die Blöcke sind deshalb nur 40 m tief und sollen gemeinsame Höfe erhalten, die durch eine hintere Fluchtlinie festgelegt werden. Am südlichen Rande dieses Gebietes befindet sich der Hochwasserbehälter der Wiener Hochquellenleitung, der von einem Waldparke gedeckt

werden soll. Diese Anlage wird beabsichtigt auch längs der Wasserscheide, an der schöne Ausblicke gegen die Randgebirge des Wiener Beckens und gegen den kaiserlichen Tiergarten freigehalten werden sollen, quer durch das westliche Drittel fortzusetzen. Zwei solcher Ausblicken waren durch Schaubilder dargestellt. Die Gesamtanlage durchzieht eine Fortsetzung der Höhenstraße des grünen Gürtels. Am Südrande ist ein größerer Waldfriedhof geplant.

Die Stadt Brünn hatte ihre Wettbewerbsentwürfe um den Generalregulierungsplan geschickt und neben einem alten Plane aus dem Jahre 1876 in zahlreichen Photographien die Entwicklung der Stadt dargestellt.

Schließlich noch einige auswärtige Beispiele. Erstens die umfangreichen Arbeiten der Stadtplankommission in Stockholm, die in zahlreichen Pläuen den allgemeinen Gang der Entwicklung der schwedischen Hauptstadt dargestellt hat. Davon können wir auf Tafel 52 II unter a nur den mit dem 1. Preise gekrönten Wettbewerbsentwurf zu einem Teilplane der Herren Architekt Cyrillus Johansson, Ingenieur Bärnhard Sandström und Ingenieur Ferdinand Eggert vorführen.

Zweitens den Erweiterungsplan für Gotenburg in stark bewegtem Gelände von Albert Lilienberg, Stadtingenieur und Tengbom-Torulf, Architekten in Gotenburg, Schweden, unter b derselben Tafel, sowie den Erweiterungsplan für Cristinedal-Stagavegarden in Gotenberg mit gemischter Bauweise, hauptsächlich für Arbeiterwohnungen. Von einer größeren Anhöhe eine horizontale Aussichtsstraße mit einem Saum vierstöckiger Mietshäuser. Entwurf zur Umgebung einer neuen Kirche auf Sägbergert-Gotenberg und zur Auffahrt zu einer festen Brücke über Göta-Elb. Alle Entwürfe in Modellen, Plänen, Schaubildern.

Bevor wir aber zur folgenden Gruppe übergehen, sei noch auf die interessante Sammlung vom städtischen Baurat W. Bertsch, München, hingewiesen, die in 22 Bildern Beispiele und Gegenbeispiele von Straßenbildern aus München mit Erläuterungen brachten.

Aus der Gruppe „Platz und Kunst auf der Straße“ sei vorweg ein Modell erwähnt, in dem Professor Schultze-Naumburg die geschickte und malerische Bebauung eines dreieckigen Baublocks durch Bildung einer sich 3 m über die Straße erhebenden Terrasse vorführte.

Auf Tafel 53 II finden wir unter a) und b) die schönen Lösungen von Hans Gräßel zur Ausgestaltung des Valleyplatzes und des Dom-Pedro-Platzes in München, trefflich aus der Vogelschau dargestellt. Am ersteren Platze sind das städtische Heiliggeistspital, eine städtische Volksschule, das städtische Waisenhaus und eine protestantische Kirche errichtet und damit gute Platzbilder erzielt — man ersieht hieraus, wie wichtig die Planung aus einer Hand für das Gelingen einer monumentalen Platzanlage ist. Am Valleyplatz soll als architektonischer Abschluß eine protestantische Kirche erbaut werden. Es war zu verhindern, daß die Kirche, die nur eine Empore erhält, von den umliegenden Häusern mit drei Obergeschossen zu sehr bedrückt wird. Unter c) ist der Tafel noch der Übersichtsplan des geplanten Nordparkes für München von W. Bertsch beigegeben.

Bescheidener stellt sich das kommunale Forum der Gemeinde Weißensee bei Berlin dar (Baurat Bühring, Tafel 54 II). Um den als Aufhaltebecken für Regenwasser dienenden Teich gruppieren sich die zwar nach und nach entstandenen Gebäude der Gemeinde: Turn- und Festhalle, für Beamtenwohnungen, eines Volksbades und eines Reformgymnasiums sowie der Kanalisation und freiwilligen Feuerwehr und doch zu einer einheitlichen Platzwirkung gut zusammengeschlossen. Dieselbe Tafel zeigt den Entwurf für die Bebauung eines ganzen Blockes in Frankfurt a. M. mit verschiedenen Schulen nebst Dienstwohnhäusern in Verbindung mit öffentlichen Plätzen vom jetzigen Stadtbaurat Berg in Breslau.



Abb. 38. Entwurf zum Neubau des Waisenhauses in Stuttgart. Architekt Th. Fischer, München.

Tafel 54 I zeigt den Entwurf des Stadtbauamts in Darmstadt zum Vorplatze des neuen Bahnhofes. Dazu hatten auch Paul Bonatz & Georg Martin in Straßburg im Verein mit Taut & Hoffmann einen Beitrag geliefert. Auf Tafel 55 I ist der für Herne in Westfalen geplante Rathausplatz dargestellt. Im Mittelpunkt des Stadtgebietes ist ein Grundstück von rund 9 ha erworben, auf dem außer dem Rathause noch ein Amtsgericht, die Hauptpost und auch noch einige Privathäuser sich erheben sollen. Der schöne Plan ist das Ergebnis eines engeren Wettbewerbes.

Ein anderer Rathausplatz war auch in wuchtigen Schaubildern vertreten, die zu den Wettbewerbsentwürfen für das Rathaus zu Berlin-Wilmersdorf gehören, von Th. Fischer, Ostendorf, Roth, G. v. Seidl und Zaar.

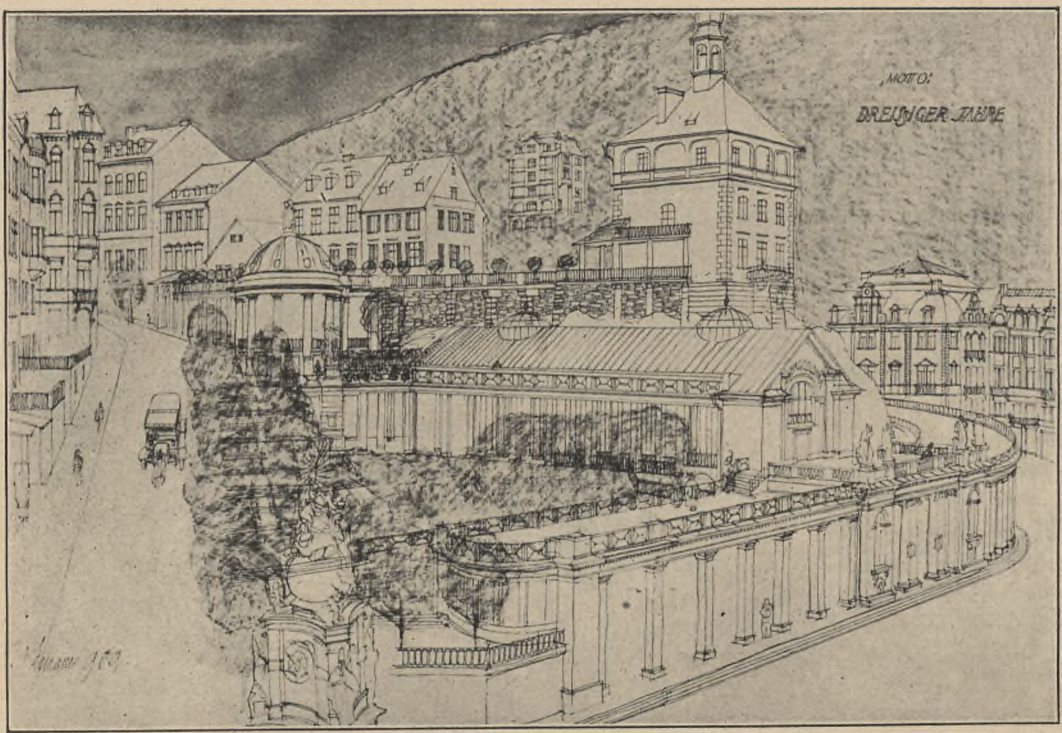
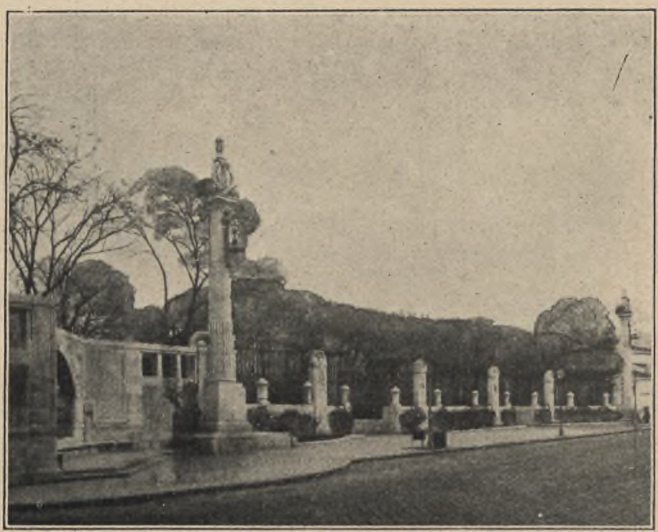
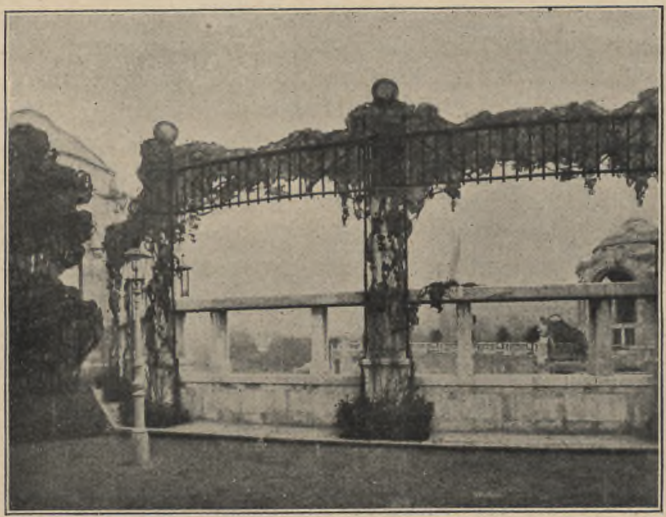


Abb. 39. Entwurf der Schloßbrunnkolonnade in Karlsbad i. B. Architekt Oberbaurat Prof. Ohmann, Wien.

Ebenso wie Rathäuser bieten auch die Kirchen willkommene Gelegenheiten zu städtebaulichen Gruppierungen, wie dies die Stadt Lübeck zeigte mit der St. Gertraudkirche am Stadtparke — Platz und Straßen sind von Baudirektor Baltzer, die Kirche von den talentvollen Architekten Jürgensen & Bachmann in Berlin geschaffen. Ein weiteres Beispiel bot O. O. Kurz, München mit der St. Georgskirche zu München-Milbertshofen, deren Umgebung in großen, einfachen Linien durchgeführt wurde zur Steigerung der Bauwerkswirkung.

Sehr anziehend war der Vergleich zwischen den verschiedenen Lösungen für die Stellung des Kgl. Hoftheaters in Stuttgart von Th. Fischer und Professor Littmann, sowie von Bruno Schmitz in prächtigen Schaubildern dargestellt. Im Hinblick auf den neuen Bahnhof und die von dort aus den Schloßgarten durchziehenden Straße will uns die Fischersche Lösung immer





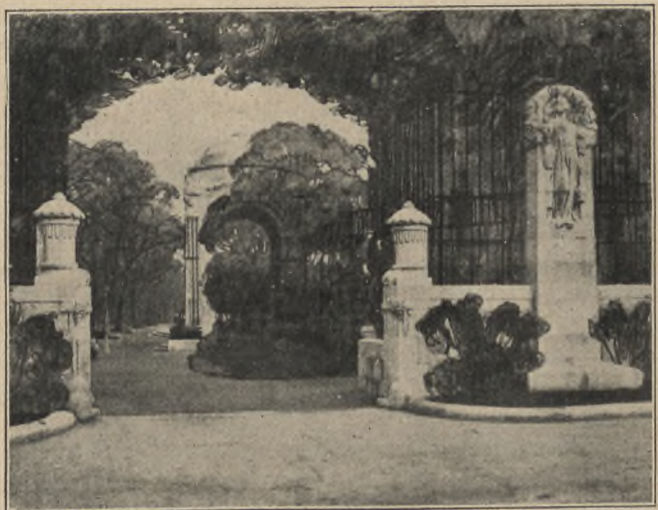




Abb. 40—43. Monumentale Abschlußbauten der Wienüberwölbung in Wien. Architekt Oberbaurat Prof. Ohmann, Wien.





Abb. 44—47.
Monumentale Abschlußbauten der Wienüberwölbung in Wien. Architekt Oberbaurat Prof. Ohmann.

noch als die vollkommenere bedünken. Professor Hocheder in München war mit einem mächtigen Schaubild seines Forums im Neubau des Verkehrsministeriums vertreten.

Die schöne Ausstellung von Professor Ohmann in Wien gab ein anschauliches Bild von seinem Wirken, das stets auf die Umgebung des einzelnen Bauwerks Rücksicht nimmt, im Grunde also auch stets ein städtebauliches ist. Die photographische Aufnahme seines Modells von der Schloßbrunnkolonnade zu Karlsbad i. B. ist uns leider mißglückt. Wir bringen deshalb im Texte das verkleinerte Schaubild. Dazu fügen wir eine Anzahl Bilder von dem monumentalen Abschlusse der Überwölbung des Wienflusses beim Stadtpark, einem leider nicht ganz fertiggewordenen Werke. Die Verschiebung der Axen des Zugangs und des Flußbettes war eine Folge fest gegebener Verhältnisse — siehe Textbilder 39—47. Ausdrückliche Erwähnung muß ferner das Elisabethdenkmal im Volksgarten zu Wien finden, dem der Architekt einen dem Charakter der hohen Frau entsprechenden stimmungsvollen abgeschlossenen und durch Wassergeplätscher belebten Hain in glücklichster Weise gegeben hat.

Ein Schillerdenkmal ist endlich für Karlsbad geplant, dessen Baudirektor Drobuy sich die schöne Ausgestaltung dieses Weltbades zur Lebensaufgabe gemacht hat.

Nun noch einige Beispiele von den für das Stadtbild so wichtigen Brücken. Tafel 55^{II} stellt die vom Stadtbauinspektor Holch entworfene Donaubrücke für Ulm dar mit einer — stets so wirksamen — dicht anschließenden Bebauung. Darunter haben wir den Wettbewerbsentwurf von Professor Möhring für die Schloßteichbrücke in Königsberg i. Pr. gestellt, die merkwürdigerweise wenig Beachtung gefunden zu haben scheint, obwohl die Form der Kettenbrücke sowohl des sumpfigen Teichuntergrundes wegen, als auch des wünschenswerten Zusammenhangs der Wasserfläche wegen gerade hier wohl die gegebene gewesen wäre. Außerdem waren die Pläne für die neue Augustusbrücke (jetzt Friedrich - August-Brücke genannt) in Dresden von Klette und Kreis vom Rat der Stadt, für eine neue Brücke in München von Fried. von Thiersch und Th. Fischer als Architekten vom Stadtmagistrat sowie für eine ganze Anzahl Berliner Brücken von der Tiefbaudeputation ausgestellt. Zu den Bauten gehört auch die Straßenüberführung von W. Bertsch in München, Gebsattelbrücke genannt mit Aufgangstreppe.





Abb. 44—47.
Monumentale Abschlußbauten der Wienüberwölbung in Wien. Architekt Oberbaurat Prof. Ohmann.

Zu den Brücken gesellen sich die Brunnen als Schmuckstücke einer Stadt. Wir erwähnen davon der Vollständigkeit halber den von Professor Hahn mit dem Architekten Jennen herrührenden Brunnen in Bremen, der nahe bei dem am Kirchturme angebrachten Moltkedenkmal steht, dann die verschiedenen Brunnen von Wrba und die vom Bauamtmann Henle in München beigebrachten Monumental- und Zierbrunnen in München.

Ebenso wichtig für die Stadtgestaltung sind die größeren Baugruppen, wie sie z. B. die Schlacht- und Viehhöfe, die Krankenhäuser und Versorgungsanstalten erfordern. Textbild 48 zeigt die glücklich umrissene Großmarkthalle

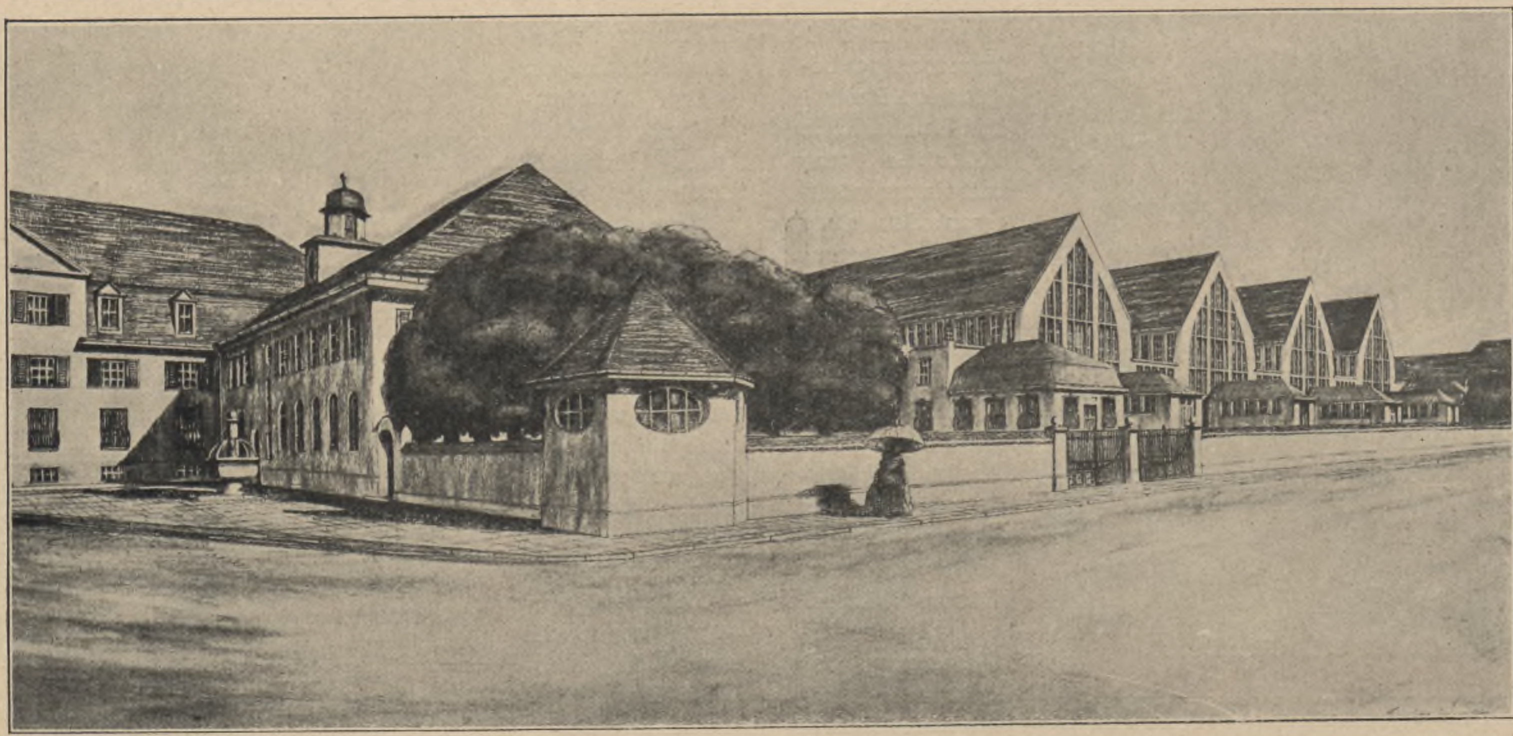
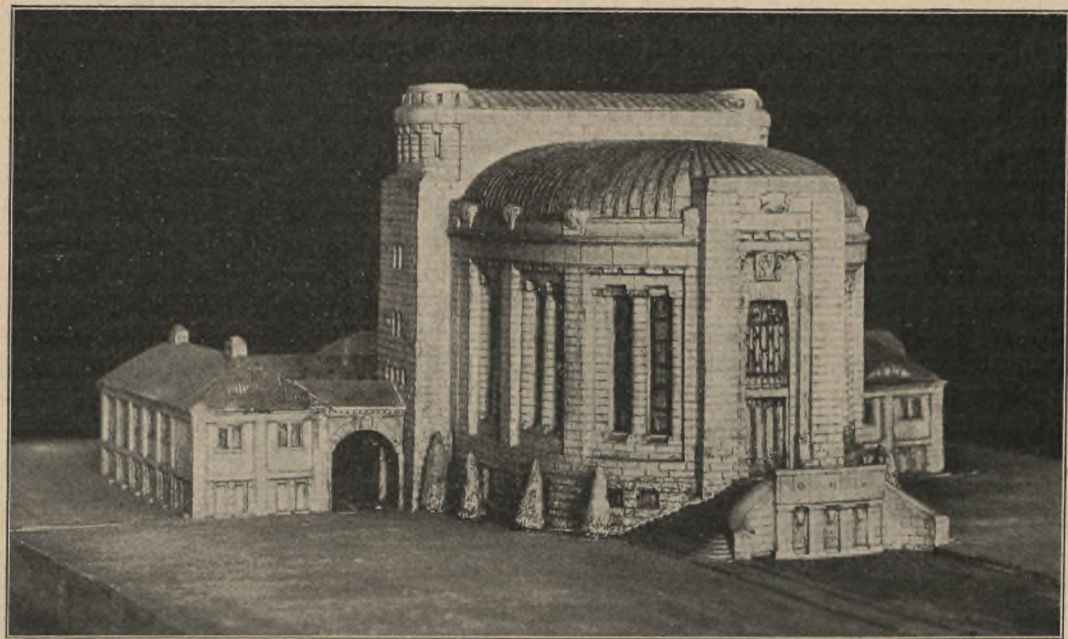


Abb. 48. Großmarkthalle für München. Architekt Bauamtmann Schachner.



Abb. 49. Urnenhalle für Berlin. Architekt William Müller.



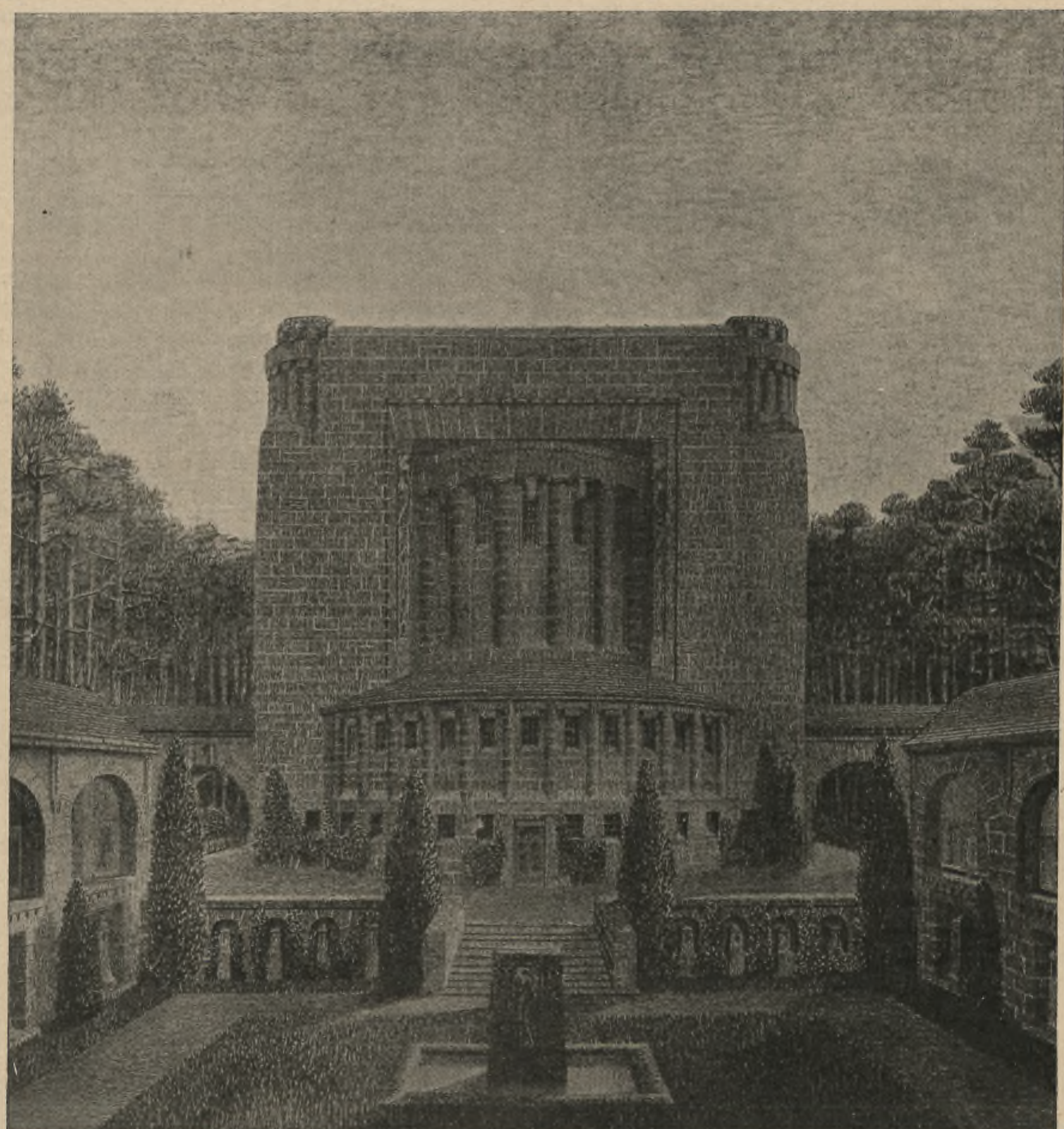


Abb. 50—51. Krematorium für Dresden. Architekt Prof. Fritz Schumacher, Hamburg.

für München von Bauamtmann Schachner, dem Schöpfer auch so vieler kleiner, liebenswürdiger Bauwerke, wie der Zeitungskioske, Wartehallen usw., die Straßen und Plätze Münchens zieren. Erinnert sei hierbei auch an das anheimelnde Alteleuteheim vom Stadtbaurat Ludwig Hoffmann in Berlin und an das bei schiefer Front gut gruppierte Stadtkrankenhaus in Rixdorf bei Berlin.

Endlich die Friedhöfe! Wer denkt dabei nicht an den entzückenden Waldfriedhof in München, der einem wirklich das Sterben leicht machen könnte, an den monumentalen Nordwestfriedhof bei Nymphenburg von Hans Gräßel! Dagegen kommt der Ohlsdorfer Friedhof bei Hamburg, trotz seiner großzügigen Anlage, nicht auf. Reinhold Hoemann, Gartenarchitekt in Düsseldorf, hat einen sehr beachtenswerten Vorschlag zu einer neuzeitlichen Gestaltung der Friedhofsanlage gemacht. Wir müssen uns hier auf einige Textbilder (49—51) beschränken, die die allerneueste Beisetzungsart dienende Bauwerke darstellen. Die von William Müller in Berlin entworfene Urnenhalle mit vorbereitender Gartenperspektive und das von Professor Schumacher in Hamburg als Todtentempel entworfene Krematorium für Dresden.

Unrecht wäre es, an der historischen Abteilung vorbeizugehen, wenn diese auch gerade am wenigsten vollständig war. Doch was sie bot, war in vieler Hinsicht lehrreich, ganz abgesehen von dem glanzvollen Bilde, das uns Budapest veranschaulichte! Ein großer Zug geht durch diese modernste aller anderen Großstädte! Ein besonderer Katalog war von ihr der Ausstellung gewidmet, in dem außer einigen einleitenden geschichtlichen Bemerkungen die Beschreibung der ausgestellten Pläne enthalten war. Die geschichtlichen Pläne gehen bis zum Jahre 1687 zurück und reichen bis zum Jahre 1872. Dann folgten „Groß-Budapest mit dem Eisenbahnnetz“, „städtischer Grundbesitz“ und „städtische Wohnhäuser“, „Bebauungsplan der inneren Stadtteile und der inneren Stadt“ der Bebauungsplan des Freiheitsplatzes (in unserer Zeitschrift auch schon veröffentlicht), der eines Straßendurchbruches im Teil Elisabethstadt, die Umbaupläne in Tabán, einem Vorrorte von Ofen. Außer der Haupt- und Residenzstadt Budapest hatte sich auch das ungarische Finanzministerium, dem der Hauptstädtische Baurat angegliedert ist, mit dem Plane der Arbeiterkolonie Kispest beteiligt.

Die geschichtlichen Pläne von Paris, die das Ministerium der schönen Künste ausstellte, weisen sogar bis ins Jahr 1285 zurück, wo Paris schon eine große Stadt war. Besonders bemerkenswert ist der Plan in der sogenannten Künstlerkommission vom Jahre 1793, nach dem später von Herrn Haußmann die Altstadt umgebaut worden ist.

München und Mannheim führten ebenfalls alte Stadtpläne vor, erstere die ältesten vom Jahre 1612, ferner Berlin und zwar sowohl das Archiv der Stadt (Stadtarchivar Clauswitz) als auch das Märkische Museum in großer Zahl, bis zum Jahre 1648 hinaufreichend, das Germanische Museum auch sieben alte Pläne aus Nürnberg. Dann die Entwicklung Schönebergs (Stadtbaurat Gerlach) vom Bauerndorfe zur Großstadt in zahlreichen Plänen und graphischen Darstellungen.

Von Wien müssen endlich die prächtigen Schaubilder von der Ringstraße, die seinerzeit die Erbauer des Opernhauses van der Nüll und Siccardsburg schufen, noch ausdrücklich hervorgehoben werden, als Beweise einer durchaus planmäßigen Anlage des Ringes und planmäßiger Aufstellung seiner öffentlichen Bauwerke. Als neueste Erscheinung hatte die Stadt Wien ihren technischen Führer mitgebracht, herausgegeben vom Össterreichischen Ingenieur- und Architektenverein, unter Schriftleitung von Ing. Dr. Martin Paul, Stadtbauinspektor. (Wien 1910, Verlag von Gerlach & Wiedling). Von besonderem Interesse sind die Kapitel „Stadtentwicklung“ von Prof. Karl Mayreder und „Straßen- und Platzanlagen“ von Oberbaurat Goldemund.

Ebenso wie Budapest hatte auch Stuttgart einen Sonderführer gesandt zur Erläuterung der von der Stadt ausgestellten Stadt- und Stadterweiterungsgspläne. Besondere Beachtung verdienen seine Ausführungen auf S. 15 und 16: Zurzeit ist man bemüht, die zahllosen Bauvorschriften in ein System zu bringen mit verhältnismäßig wenigen Typen. Es soll unterschieden werden nach der Beschaffenheit und dem Werte des Baugeländes, ob es für Ansiedlung von Industrie oder für Wohnzwecke und zwar für Wohnungen der vermöglichen Kreise (Landhausviertel) oder sie für Wohnungen der weniger bemittelten Leute geeignet ist, für die geschlossene Bauweise als die zweckmäßige angesehen wird. Die Höhe der Gebäude soll 2, 3 oder 4 Stockwerke betragen — also ganz unser soziales Programm!

Zum Schlusse sei noch auf das große Groß-Berlin im Jahre 1910 darstellende Relief des Bildhauers Otto Roßius in Steglitz und auf die deutschen Städtebilder, zusammengestellt von Privatdozent Dr. A. E. Brinckmann in Aachen hingewiesen, der sich der Unterstützung der Photographen Dr. J. Stoedtner und Schwartz in Berlin sowie der durch ihre trefflichen Postkarten bekannt gewordenen Susanne Homann in Darmstadt zu erfreuen gehabt hatte. Die Postkartensammlung von Schwartz bringt Städtebilder aus dem friederizianischen Berlin, wie sie — nur leider verändert — noch am Wilhelmplatz, Opernplatz, Behrenstraße erhalten sind, dann das Charlottenburger Schloß mit den Alleen, die Klosterstraße in Berlin und bemerkenswerte Gruppierungen aus der modernen Stadt. Susanne Homann gibt neuerdings, worauf bei dieser Gelegenheit hingewiesen sein möge, die alten Bau- und Kunstdenkmäler des Rheinlandes im Einvernehmen mit dem Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz in Postkarten heraus. Auch die Neue photopraphische Gesellschaft in Steglitz, die deutsche Baalbeck-Expedition und der österreichische Major Huber (mit Stadtplänen von Konstantinopel und Kairo usw.) haben wesentlich zur Bereicherung der Ausstellung beigetragen, nicht zuletzt auch der Voigtländische Verlag sowie B. G. Teubner in Leipzig.

MITTEILUNGEN.

DIE NOTLAGE BEI DER ERWEITERUNG VON FRANKFURT A. M.

Der Rückgang in der Bautätigkeit von Frankfurt a. M. und der ihr 1910 gefolgte Stillstand haben nach Ansicht der Fachmänner im Frankfurter Architekten- und Ingenieur-Verein, welche auch in den städtischen Kollegien vertreten sind, ihre Ursache in gewissen Verschiebungen der Verhältnisse zu suchen, bezw. in deren Widersprüchen mit der seit 1860 maßgebenden Bauordnung. Diese unter dem Einflusse des genialen Oberbürgermeisters Adickes damals in Wirksamkeit gesetzte Bauordnung mit Zoneneinteilung hat ihre unverkennbaren Vorzüge gegenüber den früher in Frankfurt a. M. obwaltenden Verhältnissen gehabt. Seit aber der über 70 Millionen Mark kostende Bau des Osthafens eingetreten ist samt beträchtlichen Erweiterungen anderer Stadtgebiete, seit die Bahnhof-Verhältnisse sich wesentlich verändert haben, und namentlich seit die Eingemeindung umfangreicher Vororte mitspricht, macht sich empfindlich geltend, daß fast das ganze Wohnviertel und das gemischte Viertel der inneren Stadt nunmehr ausgebaut ist. Nur in diesem konnte noch mit nennenswertem wirtschaftlichem Vorteil gebaut werden; damit ist es jetzt am Ende.

Für die fernere Bebauung kommen lediglich die Bestimmungen für die äußere Zone in Betracht; für diese aber gehen die Bau- und Benutzungsbeschränkungen so weit, daß auf ein wirtschaftliches Anbauen nur in Ausnahmefällen zu rechnen ist. Die Ausgaben des Baulustigen für Geländeabtretungen und für Beiträge zu öffentlichen Straßen und Plätzen, für das Liegenlassen unbebauter Stücke samt Beihilfe zu öffentlichem Bedarf haben einen für die Möglichkeit wirtschaftlicher Ausnutzung gegenüber den Preisen von Grund und Boden so großen Umfang angenommen, daß Rückgang und Stillstand der Bautätigkeit zum Schaden der Grundstückbesitzer und damit des Baugewerbes und des ganzen Stadtgedeihens bereits unausbleiblich waren.

Unter diesen Umständen hielten es die diesen Verhältnissen am nächsten stehenden und unter ihnen leidenden Mitglieder des Frankfurter Architekten- und Ingenieur-Vereins für ihre Pflicht, der Abhilfe durch Nachprüfung der Bauordnung näherzutreten. Sie wählten aus ihrer Mitte eine Kommission von Sachverständigen, deren Beratungsergebnis in einem Vortrag des Herrn Architekten und Stadtverordneten Julius Lönholdt dem Verein vorgetragen wurde in der Versammlung vom 21. Februar 1910, zu welcher sich auf Einladung Vertreter der Königl. Regierung wie der städtischen Behörden in größerer Anzahl eingefunden hatten.

Man einigte sich nach Erörterung der Lönholdschen Ausführungen und ihrer im Drucke verteilten Leitsätzen über die Änderung der 1860er Zoneneinteilung, über die Berücksichtigung der verschiedenen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Bevölkerungszweige und über die Gesichtspunkte für die Nachprüfung der Gebührenordnung einstimmig darüber, dem Magistrat eine Kundgebung vorzulegen, welche die Grundlage für die unter Zuzug von Vereinsabgeordneten neu zu bearbeitende Bauordnung bilden soll.

Danach kann die Abhilfe nur darin liegen, daß für die Errichtung von Wohngebäuden, besonders von kleineren, entsprechende Erleichterungen geschaffen werden ohne Schädigung der Gesundheitspflege, des Heimatschutzes und der Schönheit.

Diese Abhilfe würde durchaus im Einklange stehen mit dem seitens des Preußischen Ministeriums im Vorjahre in besonderem Erlaß ausgesprochenen Wunsche, die Baupolizei möge künftig mehr als bisher auf die wirtschaftlichen Verhältnisse Rücksicht nehmen. Deshalb müßte die Umarbeitung der Bauordnung mit einer derartigen Aufstellung der Bebauungspläne und entschrechenden Anpassung der neuen Zonen an das durch die Eingemeindungen erweiterte Stadtgebiet verbunden sein. Sie müßte mehr Rücksicht nehmen auf die tatsächlich obwaltenden Wohn- und Lebensbedürfnisse der Bevölkerung und auf ihre finanzielle Leistungsfähigkeit, also eine weit individuellere sein. Die rein schematische Anwendung der Bauordnung auf die äußeren Stadtgebiete könnte dann nicht mehr in Betracht kommen, ebenso wenig die unterschiedslose Behandlung von Haupt- und Nebenstraßen.

Die anwesenden Vertreter der Regierungs- und Gemeinde-Körperschaften brachten den Schritten des Vereins wohlwollendstes Interesse entgegen, so daß dieser Anfang den Erfolg verspricht, daß die Stadt zur Neubearbeitung der Bauordnung in Gemeinsamkeit mit den technischen Sachverständigen und unter wohlwollender Zustimmung der Regierung schreiten wird.

DIE VERBESSERUNG DES STÄDTISCHEN KLEINWOHNUNGSWESENS.

Im Einvernehmen mit dem Königl. Ministerium des Innern hatte der Sächsische Heimatschutz, Landesverein zur Pflege heimatlicher Natur, Kunst und Bauweise, für Mittwoch, den 9. Februar, eine größere Anzahl von Herren zu einer Beratung über die Verbesserung des städtischen Kleinwohnungswesens nach dem hiesigen Ständehaus eingeladen. Gegen 30 Herren waren der Einladung gefolgt, darunter eine Reihe hoher Ministerialbeamter, Bürgermeister, Mitglieder der Zweiten Kammer mit ihrem Präsidenten Dr. Vogel und Vorstandsmitglieder des Sächsischen Heimatschutzes. Der Vorsitzende teilte mit, daß der Sächsische Heimatschutz beschlossen habe, zur Gewinnung von Plänen für städtische Kleinmieterwohnungen im geschlossenen Straßenzug oder Baublock einen öffentlichen Wettbewerb unter deutschen Architekten auszuschreiben, ähnlich wie schon im Jahre 1906 der Ingenieur- und Architektenverein einen Wettbewerb für Kleinwohnungen in Mittelstädten und industriellen Landgemeinden ausgeschrieben hat, dessen Ergebnisse in Form eines Sammelwerkes allen Amtshauptmannschaften zugänglich gemacht wurden und gutes gewirkt haben. Jetzt hat sich der Sächsische Heimatschutz an alle größeren Städte Sachsens gewendet und von diesen eine große Menge von Anregungen, Plänen und Darlegungen erhalten, woraus zu entnehmen ist, daß das neue Unternehmen, durch das eine gesündere Entwicklung des Wohnungswesens angebahnt werden soll, mit Dank begrüßt wird. Die Stadt Chemnitz hat sogar schon 500 Mk. als Beitrag zu den Wettbewerbspreisen in Aussicht gestellt. Auch hervorragende deutsche Architekten, denen der Plan unterbreitet wurde, haben sich mit großer Anerkennung und zustimmend über den Plan geäußert. Es erscheint danach möglich, wenigstens für Mitteldeutschland einen bestimmten Typus für städtische Kleinwohnungen zu gewinnen und dabei für bestimmte wichtige Aufgaben (z. B. für die Ecken an spitzwinkligen Baublöcken) gute Lösungen zu finden, an denen es jetzt noch sehr mangelt. Oberbaurat Schmidt legte darauf einen Entwurf zu dem geplanten Wettbewerb vor, dem ein geeigneter Baublock in Dresden mit einem spitzen, einem stumpfen und zwei rechten Winkeln zugrunde gelegt werden soll. Als weitere ebenso wichtige, aber für eine Wettbewerbsausschreibung nicht geeignete Aufgabe bezeichnete der Vorsitzende die bereits eingeleiteten Bearbeitungen vorbildlicher Entwürfe für freistehende Sechs- und Zwölf-Familienwohnhäuser, wie ebenso die Lösung der Kleinwohnungsfrage in Stadtgebieten, wo noch niedrige Bodenpreise auf eine den ländlichen Anschauungen mehr Rechnung tragende Bauweise hinweisen. Eine Anzahl ausgestellter Pläne von Bauten, wie sie in wenig geschmackvoller, unwirtschaftlicher und bautechnisch unzulänglicher Weise leider noch viel zu viel die Baupolizeibehörden beschäftigen, ließ die Notwendigkeit der Gewinnung besserer Pläne zur Genüge erkennen.

Die Aussprache, zu der Geh. Rat Dr. Rumpelt aufforderte, erstreckte sich u. a. auf die Frage, wie dem Steigen der Bodenpreise und damit dem Steigen der Mieten begegnet werden könne und ob die Wohnungen in einem mehrstöckigen Hause in geschlossener Bauweise unter allen Umständen teurer zu stehen kommen als die Wohnungen in freistehenden Häusern, wo die Bodenspekulation noch nicht verteuernd einwirkt. Die Ansichten darüber waren verschieden, indes war die Mehrheit der Sprecher der Meinung, daß der Wettbewerb nicht grundsätzlich auf zwei Wohnungen in einem Geschoß beschränkt werden dürfe —, die allgemeinen Kosten blieben auch bei mehr Wohnungen dieselben wie bei zwei Wohnungen —, man solle daher den Wettbewerb nicht durch jene Bestimmung in seinem Werte beeinträchtigen. Dagegen wurde die Bestimmung gebilligt, daß es sich in der Hauptsache um Wohnungen von 45 und von 68 qm Nutzfläche handeln müsse; das sind die normalen Größen, die auch für Preußen und das Reich gelten und bei denen allein staatliche Unterstützungen gewährt werden. Amtsgerichtspräsident Dr. Becker wies weiter darauf hin, das Hauptziel des Wettbewerbes sei,

trotz der hohen Bodenpreise und der schwierigen Baubedingungen Wohnungen zu schaffen, die dem Wohnungsbedürfnis einer Familie genügen. An diesem Ziel seien die Stadtverwaltungen aus ideellen und materiellen Gründen ganz hervorragend beteiligt, und sie seien daher wohl verpflichtet, das bedeutsame Unternehmen durch Stiften von Preisen zu unterstützen. Über die zweckmäßige Verwertung der Ergebnisse des Wettbewerbes, über die Oberbürgermeister Dr. Dittrich Auskunft wünschte, teilte Oberbaurat Schmidt mit, daß die Pläne in allen beteiligten Städten Sachsens ausgestellt und daß dann die brauchbaren Pläne durch Umdruck vervielfältigt und den Städten und Bauherren zugänglich gemacht werden sollen. Eben dieser Weg hat sich bei dem früheren Wettbewerb als gangbar erwiesen und viel Gutes bewirkt.

NEUE BÜCHER.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH. Herausgeber: Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich, Wien I, Stubenring 8. Schriftleiter: Dr. Emil Ritter v. Fürth und Dr. Karl Pribam. Erscheinen in zwangloser Folge, mindestens viermal im Jahre.

THE SURVEY social charitable civic. Volume XXII, Nr. 23 u. a. The New Chicago von George E. Hooker. A Journal of construction philantropy published by the Charity organisation society of the city of New York. Two Dollars a year.

TECHNISCHE MONATSHEFTE. Zeitschrift für Technik, Kultur und Leben. Herausgegeben von Friedrich Kuhl und Dipl.-Ingenieur Dr. Adolf Reitz. 1910. Heft 3. Vierteljährlich 1,75 Mk. Verlag der Technischen Monatshefte, Franckhsche Verlagshandlung, Stuttgart.

SOZIALE VOLKSBIBLIOTHEK. München-Gladbach, Volksvereinsverlag. Nr. 11: Kommunale Arbeiterpolitik. Nr. 12: Kommunale Handwerkerpolitik. Nr. 14: Wohnungsfrage und Wohnungspolitik. Je 5 Pfg.

KOSMOS-KORRESPONDENZ, April 1910. Kosmos, Gesellschaft der Naturfreunde, Stuttgart.

GEMEINNÜTZIGE VOLKSBIBLIOTHEK. München-Gladbach, Volksvereinsverlag. Nr. 7: Kommunale Gesundheitspflege. Preis 5 Pfg.

Im Verlage der ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH ist als Schrift 13 ein Aufsatz des Prager Professors Oberbaurat Theodor Bach erschienen, in welchem die Bedeutung der Bauordnung und des Bauwesens für die Wohnungsfrage dargelegt und die Anpassung der Bauordnungen an die modernen Anforderungen in gesundheitlicher und ästhetischer Beziehung gefordert wird.

EBERSTADT. HANDBUCH DES WOHNUNGSWESENS. II. AUFLAGE. (Fischer-Jena, Preis 10 M., geb. 11 M. Die zweite Auflage des Buches ist eine wesentliche Erweiterung der ersten Auflage (s. Besprechung Jahrgang 1909, S. 28. Neu hinzugetreten sind die Abschnitte: Grundformen der Stadtanlage, Bodenaufteilung, unternormale Wohnungen, ländliches Wohnungswesen, öffentlicher Grundbesitz. Die Abschnitte Bauordnung, Verkehrsmittel, Wohnungswesen in England sind durch neue Abteilungen vermehrt worden. Die Zahl der Einzelabschnitte ist von 52 auf 64, die Zahl der Abbildungen von 90 auf 135 gestiegen. Zum ersten Male dürfte in diesem Buche auf die Bedeutung der minderwertigen Wohnviertel im Innern der Städte für das gesamte Wohnungswesen hingewiesen worden sein. Man ist hieran bisher ziemlich achtlos vorbeigegangen und doch bilden diese Viertel einen erheblichen Bruchteil der Wohngelegenheit, die der minderbemittelten Bevölkerung zur Verfügung steht. Gewöhnlich gehören auch die Bewohner selbst nicht zu den besten Bürgern, wie jeder Wohnungsinspektor bestätigen wird. Diese alten Wohnviertel werden immer einen wunden Punkt im Wohnungswesen bilden; ihre Beseitigung ist zudem sehr kostspielieg, da sie in der Regel auf hochwertigem Boden stehen. Besserung ist deshalb nur langsam zu erzielen, aber es sollte stetig auf eine solche hingearbeitet werden. Das Buch stellt die wissenschaftliche und praktische Entwicklung der Wohnungsfrage bis in die jüngste Zeit dar. Es ist eine der wertvollsten Erscheinungen der Literatur auf diesem Gebiete. Gleich seinem Vorgänger sei es mithin aufs beste empfohlen. Gretzschel.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Studienkommission für die Verwertung des durch die ENTFESTIGUNG VON ANTWERPEN frei werdenden Geländes hat einen internationalen Wettbewerb ausgeschrieben, dessen umfangreiches Programm von dieser Kommission in Antwerpen, Rue du Jardin des Arbalétriers 57 bezogen werden kann.

Zur KÜNSTLERISCHEN AUSGESTALTUNG DES AUFSTIEGES zwischen der Komödienstraße und dem Platze vor dem Oberlandesgericht hat der Cölner Verschönerungs-Verein einen Wettbewerb unter den in Cöln ansässigen und den in Cöln geborenen Künstlern ausgeschrieben.

Das Preisgericht besteht aus den Herren:

Oberbürgermeister Wallraf, M. Charlier, Vorsitzender des Cölner Verschönerungsvereins, Beigeordneter Landesbaurat a. D., Rehorst, Stadtbaurat Königlicher Baurat Heimann in Cöln, Geheimer Baurat Professor Wickop in Darmstadt, Bildhauer Professor Jobst in Darmstadt, Bildhauer Professor Bosselt in Düsseldorf.

Für die besten Lösungen stehen Preise im Gesamtbetrage von 4200 M. sowie für den Ankauf einer weiteren vom Preisgericht empfohlenen Arbeit 500 M. zur Verfügung.

Entwürfe und Schriftstücke sind

bis zum 2. Januar 1911, abends 6 Uhr,

an das Kunstgewerbe-Museum in Cöln a. Rhein, Hansaring 32A, einzureichen. Das städtische Hochbauamt, Krebsgasse 9, verabfolgt Wettbewerbbedingungen, Bauprogramm und zugehörige zeichnerische Unterlagen gegen Zahlung von 5 Mark, welcher Betrag bei Einlieferung eines Entwurfes zurückerstattet wird.

DAS PREUSSISCHE FLUCHTLINIENGESETZ hat in einem wichtigen Punkte eine bemerkenswerte Einschränkung erfahren. Die Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern sehen sich in einem Runderlaß veranlaßt, festzustellen, daß neueren Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichtes zufolge das preußische Fluchtliniengesetz vom 7. Juli 1875 für Gutsbezirke nicht zur Anwendung kommen könne. Es sei daher für diese Bezirke der allgemein gültige Rechtszustand vor Erlaß dieses Gesetzes zu berücksichtigen. Begründet wird das mit dem Umstande, daß es in einem Gutsbezirke weder einen „Gemeindevorstand“ noch eine „Gemeinde“ gebe. Damit ist die Wirkung des Gesetzes in einem so wichtigen Punkte aus rein formalen Gründen durchbrochen. Da erscheint die schon oft erhobene Forderung der Architekten um so mehr berechtigt, das Gesetz überhaupt durch eine neue, von modernen Anschauungen getragene Bearbeitung zu ersetzen.

AUS GROSS-BERLIN: a) Die Gartenstadtbewegung ist auch im Bereich von Groß-Berlin auf dem Wege, eine größere Vorstadtsiedlung mit Kleinhäusern und Gärten für die großen Kreise der Minderbemittelten und des Mittelstandes ins Leben zu rufen. Eine Baugenossenschaft ist von Vertretern der bezeichneten Kreise ins Leben gerufen worden. Erfolg versprechende Verhandlungen zur Sicherung eines großen Geländes im Südosten Berlins im Vorortverkehr sind bereits eingeleitet. Um ein größeres, für einheitliche Erschließung und auf Ausdehnung berechnetes Gelände sichern zu können und um der Genossenschaft die kostspieligen Aufschließungsarbeiten zu erleichtern, ist noch eine gemeinnützige Bodengesellschaft, die ihre Dividende, ebenso wie die Genossenschaft, auf 4% beschränkt, geplant. Im engeren Kreise sind dafür bereits über 50 000 Mark gezeichnet. Nähere Auskunft erteilt die Geschäftsstelle der Deutschen Gartenstadtgesellschaft Rehfelde (Ostbahn).

b) Als vielleicht erstes positives bescheidenes Ergebnis des Wettbewerbs Groß-Berlin kann ich mitteilen, daß auf meine Anregung eine Verlängerung der zur Zeit bis zur Dorfaue in Wittenau vorhandenen und jetzt bis zur Gemarkung Waidmannslust zur Ausführung gelangende Hauptverkehrs- und Prachtstraße — über Waidmannslust und Hermsdorf nach Frohnau — in ihren Grundzügen festgelegt worden ist. Am 24. Mai hat unter Hinzuziehung aller Beteiligten eine Verhandlung auf dem Landratsamt Niederbarnim stattgefunden. Den Gemeinden wurde nahegelegt, die Anlegung dieser neuen wichtigen Hauptverkehrsader von den nördlichen Vororten zum Westen Berlins schleunigst zu betreiben und die Bebauungspläne dementsprechend zu verbessern. Da die vorhandene Bebauung erfreulicher Weise noch keine Hemmnisse bietet, dürfte der baldigen Verwirklichung der neuen „Ausfallstraße“ nichts im Wege stehen.

J. Wehl, Hermsdorf.

c) Bereits im vorigen Jahrgange unserer Zeitschrift wurde gelegentlich auf die Möglichkeit einer Verbauung des vor dem früheren Hamburger Bahnhofe gelegenen Gartenplatzes hingewiesen. Wenn die Tageszeitungen nicht trügen, ist diese Gefahr jetzt in greifbare Nähe gerückt, indem das Baumuseum durch einen Vorbau erweitert werden soll. Abgesehen davon, daß damit wohl die vom älteren, dem sogenannten Theater-Tietz herrührende, feingegliederte Fassade des einzigen noch aus den Anfängen des Eisenbahnwesens in Berlin erhaltenen Empfangsgebäudes verdeckt würde, würde auch der jetzt immerhin anmutige Platz zerstört und insbesondere die Erscheinung der neuerbauten Kaiser-Wilhelm-Akademie geschädigt. Die hufeisenförmige Anlage fordert im Gegenteil dazu heraus, an die Stelle des zum Baumuseum eingerichteten, bescheidenen früheren Empfangsgebäudes einen Monumentalbau zu errichten, wie ihn die Wettbewerbsentwürfe für Groß-Berlin fast durchweg vorschlagen.

Was nützen aber die schönsten Pläne, wenn nicht jede Gelegenheit ergriffen wird, sie zu verwirklichen, wenn nicht die einzelnen Zweige der Staatsregierung Fühlung miteinander nehmen! Auch das Reich geht seine eigenen von beachtenswerten Vorschlägen des Wettbewerbes, namentlich denen Professor Möhrings, weit abweichende Wege; das Reichsmarineamt will seinen Neubau an der Ecke der Königin August- und der Bendlerstraße errichten. Da darf man wohl die Frage aufwerfen, wann wird endlich in Berlin eine Monumentalbaukommission nach dem Vorbilde von München entstehen?!

Sicherem Vernehmen nach werden auch sonst noch wesentliche Veränderungen in Berlin geplant; Prof. Bruno Schmitz hat wohl feine Witterung gehabt, als er in seinem Wettbewerbsentwurfe für Groß-Berlin eine Straße schräg vom Askanischen Platze zur Kochstraße herüber legte: der früher prinzlich Albrechtsche Park wird in der Tat bebaut werden, das Schloß an der Wilhelmstraße fallen. Ebenso soll der dem Prinzen Friedrich Leopold gehörige Palast am Wilhelmplatze verschwinden. Endlich wird die Bellevuestraße ihre Schönheit abstreifen müssen; die prächtigen Bäume und die Vorgärten sollen fallen, um einer Verbreiterung des Fahrdammes Platz zu machen, und dies im Grunde doch nur, weil man, immer mit kleinen Mitteln arbeitend, sich noch nicht zu einem Durchbruche der Französischen Straße zur Lennéstraße, der doch einmal kommen muß und wird, entschließen kann.

T. G.

DER FORTSCHRITT HAMBURGS DURCH DEN ELBETUNNEL. Das letzte Osterfest hat der deutschen Hafen-Hauptstadt durch die Vollendung des Elbetunnels im Rohbau die Erfüllung ihres heißesten Wunsches um einen großen Schritt näher gebracht, des Wunsches nach dem Ausbau von Groß-Hamburg durch das Hinzutreten des großen Industriegeländes zwischen Nord- und Süderelbe bis Harburg zum Stadtgebiet. Die dadurch ermöglichte Verlegung des Welthafens von der Südgrenze in die Mitte der Stadt hatte diese schon lange als Vorbedingung erkannt für ihren Eintritt unter die Millionen-Städte, und seit dem Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom Juli 1904 ist dies Ziel den in Hamburg vereinigten ersten Wasserbautechnikern Deutschlands Gegenstand ihrer emsigen Arbeit. Die zuerst eingeschlagenen Wege zu seiner Erreichung führten zunächst zum Plane einer Riesen-Überbrückung des Elbestromes, der an der Erkenntnis scheiterte, daß der steile Weg und die beschwerliche Förderung ungeheurer Lasten auf die zur Erhaltung des Weltschiffahrtsverkehrs nötige Höhe von 60 m über dem Elbespiegel nicht mit Erfolg betretbar sei. Ein verwandtes Schicksal teilte der Plan einer an Drahtseilkabeln hängenden Bühne, welche bei jedem gerade zur wichtigsten Verkehrszeit unausbleiblichen Hochwasser sich als Störung des Weltverkehrs erweisen müßte. So wurde trotz seiner Kostspieligkeit der Doppeltunnel unter der Elbe als richtigste Lösung erkannt, und zwar in Verbindung mit der als Abhilfe gegen die Unzulänglichkeit der bisherigen Stadtwege notwendig gewordenen, seit einigen Jahren unter wesentlicher Veränderung des Stadbildes in Angriff genommenen Hoch- und Untergrundbahn. Bereits erheben sich am Rödings-Markte die Hochpfeiler und Bogenstellungen der Bahn, welche sich ermöglichen ließen, nachdem diese breiteste Hauptstraße im Stadtherzen seit dem Jahre 1883 durch Kanalisation des sie früher durchströmenden Fleets dazu aufnahmefähig geworden war. Beim Mönkedamm verläßt die Bahn das unterirdische Gebiet, um bei dem Hauptbahnhof durch die dort in Vollendung begriffenen Straßentunnels sich wieder in die Erde zu versenken.

In nächsten Nachbarschaft der als Ankerplatz der Weltschiffahrt bekannten St. Pauli-Landungsbrücken sind auf dem rechten und bei der Badeanstalt von Steinwärder auf dem linken Ufer je zwei Schächte abgetäuft, deren Verbindung die beiden ausgeschmiedeten 4,80 m i. L. weiten, durch Betongewölbe geschützten Elbetunnelröhren bilden. Ihre Tiefe unter dem Straßenpflaster ist mit 28 m gleich der Höhe der größten Vier-

stockwerkhäuser. Sie wird erreicht sowohl durch Steintreppen als durch elektrische Aufzüge. Der Fußweg ist namentlich für den in gewissen Zeiträumen nach Hamburg strebenden Arbeiterstrom im einen und seinen Rückstrom im andern Tunnel bestimmt, so daß eine Begegnung vermieden wird. In den Tunnels befinden sich zu beiden Seiten der Fahrbahn, in der Mitte Fußwege. Der Fußverkehr wird bei rüstigem Schreiten zwischen dem einen und dem andern Ufer in 5—6 Minuten überwunden; der Fahrverkehr beginnt mit Einfuhr der Droschken usw. in die Aufzüge. Zwischen Fuß- und Fahrverkehr treten Pausen nach Bedarf ein. Jeder Schacht bietet 6 elektrische Aufzüge, 2 von 9,20 m Länge für 120 Personen, 2 je 7 m lange für 80 Personen, 2 in Länge von 3,20 m für 20 Benutzer. Die unter Leitung des Tunnelingenieurs Baurats Wendemuth stehenden Arbeiten erheischten neben erheblichen Kosten eine besondere Ausdauer der Beschäftigten und waren für diese teilweise mit zwar nicht lebensgefährlichen, aber lästigen Erkrankungen (sog. Caisson-Krankheit) verknüpft. Die Ausführung liegt in den Händen der bewährten Weltfirma Ph. Holtzmann in Frankfurt und ist bis jetzt normal verlaufen.

Franz Gerstner, Frankfurt a. M.

PREISAUSSCHREIBEN FÜR EINE NEUE RHEINBRÜCKE IN KÖLN A. RH. Zur Erbauung einer neuen festen Rheinbrücke an Stelle der jetzt vorhandenen Schiffbrücke sollen Entwürfe und Angebote unter reichsdeutschen Firmen in Verbindung mit deutschen Künstlern im öffentlichen Wettbewerbe eingefordert worden. Zu diesem Zwecke sind 55000 Mark zur Verfügung gestellt. Die fünf besten Entwürfe sollen gegen eine Vergütung von je 7000 Mark in das Eigentum der Stadt übergehen, vier weitere sollen für je 2500 Mark angekauft werden. Angebote sind bis zum 1. April 1911 einzureichen. Die Anbieter verpflichten sich bis zum 1. Dezember an ihr Angebot und müssen sich dazu auch ausdrücklich bereit erklären, die Ausführung des gesamten Bauwerks nebst allen Nebenanlagen zu übernehmen. Die Fahrbahn der Brücke soll 11,20 m, die Fußgängersteige 3,25 m Breite erhalten. Bei der künstlerischen Gestaltung der Brücke ist Wert darauf zu legen, daß sie als Ingenieurbauwerk in die Erscheinung tritt. In erster Linie sollen, entgegen der Dom- und Südbrücke, die hochliegende Bogen-Fachwerkträger haben, hierbei die Kettenform in Betracht kommen.

AUSSTELLUNG DES WESTFÄLISCHEN VEREINS ZUR FÖRDERUNG DES KLEIN-WOHNUNGSWESENS. In Verbindung mit seiner diesjährigen Hauptversammlung hat der Westfälische Wohnungsverein in Münster i. W. eine Ausstellung veranstaltet, die eine Übersicht des Standes und der Entwicklung des Kleinwohnungswesens der Provinz Westfalen geben soll. In einer durch die sachliche Bedeutung keineswegs gerechtfertigten Bescheidenheit haben die Veranstalter auf jede Anpreisung und Bekanntmachung für weitere Kreise verzichtet. Ein Hinweis an dieser Stelle scheint umsomehr angebracht, als die Ausstellung vorläufig am 8. August geschlossen werden soll.

Die Ausstellung bringt eine erstaunliche Fülle von Material auf dem Gebiete des selbständigen Kleinwohnungsbaus. Grundsätzlich sollten nur ausgeführte Bauten dargestellt werden, wobei indes sowol Bauformen der jüngsten Zeit, wie solche aus älteren Jahrgängen Aufnahme fanden. Dieses von den Veranstaltern selbst als „realistisch" bezeichnete Programm gibt der Ausstellung einen hohen erzieherischen Wert. Die vorgeführten Bautypen lassen sich in drei Kategorien scheiden: 1. ungünstige Bauformen, deren Ausführung der Vergangenheit angehört; 2. ungünstige Bauformen, die von den Urhebern noch in der Gegenwart festgehalten werden; 3. gute und zum Teil vorbildliche Bauformen.

Als eine der rührigsten Kräfte in der Fortbildung des Bauwesens tritt die bautechnische Abteilung des Westfälischen Vereins (geleitet von Regierungsbaumeister Hellweg) hervor. In einer Reihe von Beispielen und Gegenbeispielen wird gezeigt, wie technisch und wirtschaftlich fehlerhafte Bauformen sich günstig gestalten lassen, wobei für den Bauherrn nicht nur kein Mehraufwand, sondern zum Teil eine Ersparnis an Baukosten und ein Gewinn an dem Wert des Gebäudes eintritt. — Eigentümlich berührt es, daß unter den anfechtbaren Bauausführungen mehrfach Bauten der Reichs- und Staatsbehörden vertreten sind. Einzelne fiskalische Wohnhausbauten — im System des Vielwohnungshauses und der Stockwerkshäufung ausgeführt — stellen fast Musterbeispiele fehlerhafter Bauformen dar, in ihrer Häufung von stilwidrigem Aufputz und kostspieligem, dabei rasch verwahrlosendem Zierat. Es ist dies um so bemerkenswerter, als gerade neuerdings der staatseigene Wohnhausbau im einzelnen treffliche Lösungen aufweist; es sei nur an die Bauten von Cäsar, Holtmeyer u. a. erinnert.

Die weitaus überwiegende Zahl der ausgestellten Gegenstände gehört indes den guten Bauformen des Kleinwohnungshauses an. Bei dem Reichtum des Gebotenen erscheint es fast untunlich, einzelne Namen von Ausstellern zu nennen, wie Friedrich Krupp, der aus westfälischem Boden eine der reifsten Schöpfungen Baurat Schmohls, die Kolonie Emscher Lippe, errichtet hat; die umfassende und eindrucksvolle Gesamtausstellung der Gelsenkirchener Aktiengesellschaft und die der großen Anlagen des Bochumer Vereins für Bergbau; die Bauten der Spinnerei von Gebrüder Laurenz, die eine besonders bemerkenswerte Reihenfolge des Arbeiterwohnungsbaus vom Jahre 1858 bis 1910 darstellen. Unter den Bauvereinen erfreuen insbesondere die Bauten des trefflich geleiteten Gronauer Bauvereins, ferner die des Kreisbauvereins von Arnsberg, die der Bauvereine von Horst, Warendorf und Wartstein u. a. m. In der Abteilung „Behörden" treten die Stadtgemeinde und die Königliche Bergwerksdirektion in Recklinghausen, sowie die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld durch ansprechende Ausgestaltung ihrer Bauten hervor. Die Tätigkeit von Baurat Siebold-Bielefeld begegnet uns nicht nur in eigenen Bauten, sondern in der sich Dank seiner Anregung immer weiter verbreitenden Anlegung von Rentengütern. Hervorzuheben ist schließlich, daß bei sämtlichen Bauten die Baukosten, bei Erwerbshäusern auch die Beträge für Abtrag, angegeben sind.

Rud. Eberstadt.

Zur Erlangung von Vorentwürfen zu einem **BEBAUUNGSPLANE FÜR DIE GEMEINDE GLADBECK I. W.** ist unter deutschen Architekten und Ingenieuren ein Wettbewerb ausgeschrieben. Drei Preise von 3000, 1750 und 1250 Mark.

Preisgericht: Ober- und Geheimer Baurat Dr. ing. Stübben in Berlin, Regierungsbaumeister Hellweg in Münster, Beigeordneter Schmidt in Essen-Ruhr, Amtmann Korte, Gemeindevorsteher Hahne, Amtsbaumeister Lienkamp, Gemeindeverordneter von Meer in Gladbeck.

Unterlagen vom Amte Gladbeck gegen Einsendung von 15 Mark, die bei Einreichung eines Entwurfs oder bei Rückgabe der unversehrten Unterlagen zurückerstattet werden. Entwürfe bis spätestens zum 15. Januar 1911.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

7. Jahrgang 1910 9. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ÜBER BELGISCHE STÄDTE.

Von SIEGFRIED WERNER MÜLLER, Dipl. ing. Hierzu die Tafeln 57 bis 60.

Die Weltausstellung in Brüssel, die in diesem Jahre die Blicke der Welt auf sich zieht, läßt es wohl nicht unangebracht erscheinen, eine Anschauung zu geben von der Kunst des Städtebauens, welche die Nationen des heutigen Belgien in ihren großen und kleinen Niederlassungen kommerzieller oder militärischer Art betätigt haben. Die vorliegende Betrachtung wird sich in erster Linie damit beschäftigen, den flämischen Städtebau in seiner allgemeinen Gesamtanlage und seinen bezeichnenden Einzelbestandteilen zu untersuchen. Denn das Werden der einzelnen Städte in richtiger Weise zu würdigen, würde einen weit ausgedehnteren Raum beanspruchen. Auch zeitlich mußte sich der Verfasser beschränken.

I. Nationales.

Für die national ziemlich gemischte Bevölkerung, welche die Niederlande und Belgien heute bewohnt, bildet die Linie, welche man in geradem Zug in fast genauer West-Ost-Richtung von Visé nach Courtrai, Brüssel im Süden anschneidend, zieht, eine gute Unterscheidung. Nördlich derselben, vorzugsweise im Gebiet der Schelde, sitzen die Vlamen. Deutschen Ursprungs sind sie langsam und stetig, aber stark und leidenschaftlich in der Festigkeit des Willens. Südlich derselben wohnen die Wallonen, vorzugsweise im Gebiet der Maas. Sie sind leichtbeweglichen Sinnes, aber tatkräftig. Beide Nationen aber sind gern geneigt, selbständige kleine Sondergemeinschaften zu bilden zum Nachteil der großen Allgemeinheit und beseelt von jenem echt deutschen Freiheitsdrang, in der großen Gemeinschaft ein selbständiges Sonderleben zu behaupten.

II. Geschichtliches.

Auch in Belgien saßen ursprünglich wie in Holland rein germanische Bewohner, welche durch Cäsar unterworfen wurden und sich bis zum 5. Jahrhundert unter römischer Herrschaft befanden. Da brachen die salischen Franken über den Rhein und gründeten hier und in Nordfrankreich ihre Königreiche. Allmählich vollzog sich nun die Trennung; während die südlichen Provinzen mehr dem Romanentum zuneigten, bewahrten die nördlichen stärker ihren germanischen Charakter.

Aber schon im frühen Mittelalter spaltete sich das Land in die verschiedensten Herrschaften. Diese gehörten bald zu Frankreich, bald zu Deutschland, führten aber innerhalb dieser Reiche immer ein sehr selbständiges Sonderdasein in verschiedenen Grafschaften und Herzogtümern, welche sich bald der Oberherrschaft der großen Nachbarländer zu entziehen suchten. Endlich aber kamen sie im 14. Jahrhundert an das Haus Burgund unter Karl dem Kühnen, und unter der Herrschaft dieser Dynastie erlebten das Land und die großen Städte ihre Blüte sowohl in handelspolitischer Beziehung, auf welches Gebiet es schon frühzeitig durch seine bevorzugte Lage am Meer und zwischen Deutschland und Frankreich gedrängt wurde, als auch in der Kunst, besonders der Malerei, welche damals in Jan van Eyck ihren ersten Meister sah.

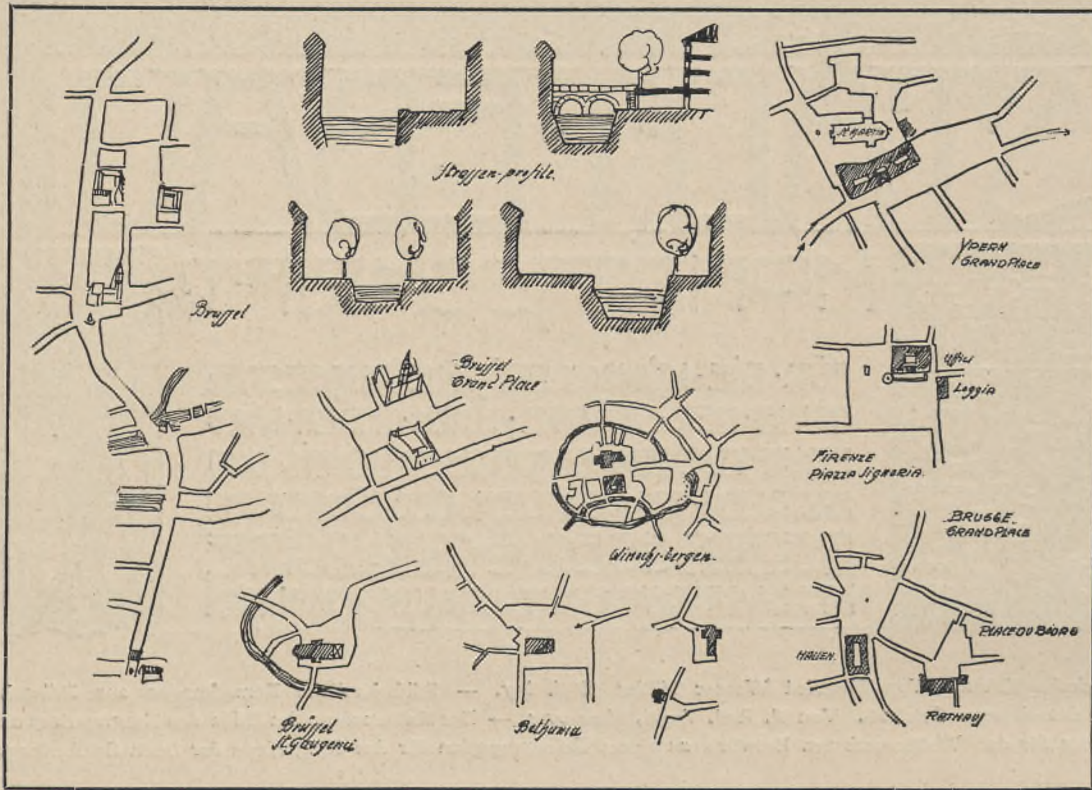


Abb. 1. Typische Platzanlagen alter belgischer Städte.

Später kamen die Niederlande an das Haus Habsburg unter spanische Oberhoheit, und in den Befreiungskriegen vermochten es nur die nördlichen Provinzen, sich von Spanien loszureißen, während das heutige Belgien spanisch blieb, allerdings immer noch unter Wahrung vieler Freiheiten. Allmählich hatte denn auch das Romanentum, der Jesuitismus und die Gegenreform mehr Fuß gefaßt als in Holland, und die sinnliche Schönheit, die der Katholizismus seit jeher viel besser verstanden hat, in seinen Dienst zu stellen, kam wieder zu ihrem Recht. Die italienischen Formen der Renaissance und des Barock wurden eigenartig und dem heiteren Genußsinn der Niederländer entsprechend abgewandelt und mit jener echt germanischen Eigentümlichkeit der Betonung des Individuellen im Ganzen durchgebildet.

Das spricht sich auch klar im flamischen Städtebau aus, dem die heitere Festlichkeit und die helle, klingende Weiträumigkeit im Gegensatz zum deutschen Städtebau eigen ist.

Wie schon eingangs erwähnt, werden uns hier nur die vorwiegend flämischen Provinzen des Königreichs Belgien beschäftigen. Es sind dies die Provinzen: Limburg, Lüttich, Antwerpen, Brabant, Westflandern und Ostflandern, in welchen als besonders hervorragende Städte zu erwähnen sind: Maastricht, Lüttich, Antwerpen, Mecheln, Löwen, Brüssel, Gent, Brügge, Ypern. Es ist anziehend, zu beobachten, in welch verschiedener Weise sich das Bild dieser Städte je nach ihrer Blütezeit uns darbietet.

III. Lage in der Landschaft.

Während in Holland die Lage der Städte durchweg völlig eben, ja womöglich als ausgesprochene Wasserstadt sich vorfindet, bietet Belgien in diesem Punkte weit mehr Abwechslung. Immer noch geben die Grachten, Kais und Kanäle vorzugsweise den Städten das Gepräge, und die ohne die Vorbedingungen der Lage scheinbar wirr und regellos verteilten Türme und öffentlichen Gebäude geben den Städten den Umriß der ausgesprochenen Flachlandstadt.

Man beachte hier den Gegensatz zwischen den reich von gleichwertigen Wasserstraßen durchzogenen Städten dieser Landschaft mit z. B. Dresden, das durch eine große Wasserader sein Gepräge erhält. Immerhin wachsen sich selbst die bevorzugtesten Städte nicht zu solcher Ausdehnung aus, als daß nicht das oder jene öffentliche Gebäude mit seinem Turm oder Dach die Stadtlage beherrschte.

Meistens sind es hier die Belfriede, welche dem Auge den stärksten Anhaltspunkt geben. Sie waren dazu bestimmt, die Glocken aufzunehmen, die die Städter zur Verteidigung aufriefen. Später wurden sie zum symbolischen Ausdruck des Reichtums und der Freiheit der Stadt, und die Erlaubnis zum Bau eines Belfrieds war das früheste Vorrecht, das die Städter ihrem Lehnsherrn abtrotzten.

Als Symbol ihrer Macht verband man wohl auch später diese ursprünglich freistehenden Belfriede, die übrigens zwecklich und lautlich mit dem deutschen Bergfried übereinstimmen, mit den Gebäuden, die die Macht der Städte auch als Nutzbau darstellten, den sogenannten Hallen, die besonders in Flandern ein bezeichnender Teil des Städtebildes und Platzbildes bleiben.

Beachtung verdient auch vom rein architektonischen Standpunkt aus der Aufbau dieser Belfriede in schweren, trotzigen Massen im Gegensatz zu den holländischen Türmen, die zierlich und leicht, stark gegliedert in die Höhe streben. Das mag ja praktisch auf der geringeren Tragfähigkeit des Baugrundes in Holland beruhen, aber trotzdem halte ich hier auch den ursächlichen Zusammenhang mit der Nationalität der Erbauer für durchaus mitwirkend.

Neben dem Typus der Flachlandstädte, zu dem die reichen Städte Brügge und Ypern gehören, finden wir aber den neuen Typus der im Hügelland gelegenen Städte. Hierher gehört Brüssel. Es ist sehr anerkennenswert und für das unbewußte künstlerische Feingefühl der damaligen Städtebauer bezeichnend, daß gerade die Hauptkirche nicht auf der Höhe des Hügels, sondern auf halber Höhe erbaut ist. Denn hätte man einen so gewaltigen Bau, dessen absolute Größe den Brüsselern durch den Wettbewerb mit den anderen großen Städten von vornherein bestimmt war, auf die Höhe des Berges gesetzt, so würde er dort so gewaltig gewirkt haben, daß er alles um sich herum, die Landschaft und die menschliche Ansiedelung erdrückt hätte und mehr als Selbstzweck denn als Ausdruck des Gemeinwesens erschienen wäre. Ich möchte hier an die ähnliche Lage der Dome in Florenz und Rom erinnern, welche gleichfalls ihre harmonische Wirkung im Stadtbilde einer ähnlichen Aufstellung verdanken.

In stärker hügeligem Gelände treffen wir die Stadt im Tale an, und auch hier werden alle typischen Eigenarten der menschlichen Ansiedelung sehr natürlich und mit feinem künstlerischen Gefühl gelöst. Diese Lage der Stadt, die sich meistens an einem größeren Fluß entwickelte, treffen wir am meisten naturgemäß in der den Ardennen benachbarten Landschaft am Oberlauf der Maas, und es gibt dort manchen Punkt, der mit seinen burgbekrönten Bergen und Hügeln, die stolz auf die sich unter ihnen ausbreitende Stadt herabschauen, mit unserem schönen Kochem im Moseltal wetteifert. Diese Art der Stadtanlagen ist in den heute von uns ins Auge gefaßten Landesteilen allerdings am wenigsten vertreten. Nur Lüttich beansprucht hier, allerdings in einem wunderbaren Beispiel, unsere Aufmerksamkeit, während die schönsten Anlagen dieser Art wohl in dem seiner reizenden Lage halber auch heute noch hochberühmten Luxemburg und der Festung Huy zu suchen sind.

Aber außer diesen bisher genannten Typen, zu denen allerdings naturgemäß gerade die größten und städtebaulich wichtigsten Orte zählen, bieten die auf den höchsten Punkten des Hügellandes gelegenen Bergstädtchen dem Auge die angenehmste Abwechslung. Hier gibt die Natur selbst den Anhalt zur Einordnung aller Einzelteile zu einer einzigen Einheit, und die Beispiele, die uns da zu Gebote stehen, lassen erkennen, in wie feiner Weise die Lösung erfolgt ist. Liegt die Stadt auf flachem Hügel in welligem Gelände, so bleiben alle Bauteile flach und breit gelagert, und selbst die Türme, die Wahrzeichen der Stadt, deren Höhe sonst immer so groß als möglich erstrebt wurde, bleiben geduckt und in massiger Breite liegen und wiederholen so in ihrer bezeichnenden Sprache das Bild der umliegenden Landschaft. Ein ganz anderes Bild dagegen bieten die Städtchen, die auf einem steileren Berge aus ziemlich ebenem Gelände emporsteigen, wie zum Beispiel Mons. Hier streben alle Teile in die Höhe. Türme und Dächer lösen sich klar in den Umrissen von einander und steigern sich gegenseitig in ihrer emporstrebenden Wirkung. Selbst die Helme und Spitzen der Türme werden reich und lustig ausgebildet und alles wirkt mit dazu bei, den landschaftlichen Charakter des Punktes doppelt zu betonen.

Die Entwicklung dieser Bergstädtchen nahm naturgemäß denselben Verlauf, wie wir ihn auch in unserem Vaterland unter ähnlichen Voraussetzungen beobachten können — so z. B. in einem sehr anschaulichen Beispiel einer kleineren Stadt, in Meißen, und dem einer größeren Stadt, in Nürnberg — nämlich, daß sich die Ansiedelungen um eine an der höchsten Stelle gelegenen Hochburg gruppierten, dann bei weiterer Ausdehnung die Hänge bedeckten und sich endlich in das Tal, besonders gern nach einem Handel und Verkehr so sehr fördernden Flußlauf zu, hinabzogen. Dafür bietet uns besonders Limburg ein entzückendes Städtebild, das mit seiner lieblichen Berg- und Talstadt bei allen Besuchern einen reizenden Eindruck hinterläßt.

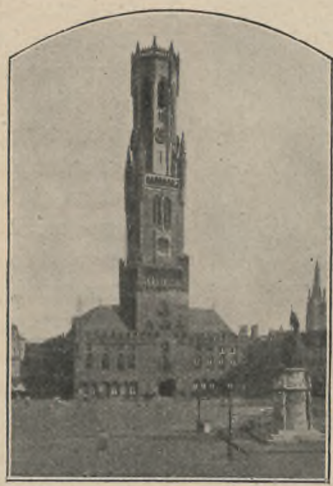


Abb. 2. Brügge.
Die Hallen mit Belfried.

IV. Grundplan.

Obwohl die römische Kultur in diesen Landstrichen Eingang gefunden hatte, ist nur in wenig Städten eine Andeutung des römischen Einflusses auf den Grundplan zu merken. Nur Maastricht, dessen Name (Maas-traiectum) schon auf eine römische Kolonie hinweist, zeigt in der Altstadt die Züge des römischen Castrums. Die weitaus größte Anzahl der Städte aber weist schon in der ursprünglichen Anlage die Einflüsse des Mittelalters und der Renaissance auf, während die Zeit des Barock sich durch Begradigungen und großzügige Auffassung des Stadtganzen Geltung verschafft.

Die mittelalterlichen Städte entstanden in der allgemein bekannten Art. Die durchgehenden Hauptstraßen blieben gewahrt und führten an dem Hauptplatz vorbei; die Wohnstraßen und kleineren Plätze entstanden nach dem wechselnden Bedürfnis. Das Ganze wurde umschlossen von einer in ihrer Grundform runden Mauer mit Toren an den Hauptstraßen und vielen Verteidigungstürmen. Um die Stadt herum und in die Stadt hinein führten ein oder mehrere schiffbare Kanäle oder der Fluß selbst, welche an der Stelle, wo sie die Mauer durchbrachen, durch Wassertore geschützt wurden. Diese Wasserläufe spielten für die Stadt, ähnlich wie in Holland, für Handel und Verkehr eine große Rolle, ja sie hatten sogar noch mehr Wert als die Landstraßen, so daß man die eigentümliche Beobachtung machen kann, daß die sie schützenden Tore mit viel mehr Liebe und mit größerem Aufwand erbaut wurden, als die Tore der Landstraßen, da sie ja in weit größerem Maße als diese den Zugang zur Stadt darstellten. Sie brachten in ihrer guten Ausbildung mit seitlich gestellten Türmen und mit Zinnen bekrönt einen äußerst feinen, eigenartigen Reiz in das Stadtbild, der auch heute, wo sie nun meist mitten in der Stadt stehen, immer noch angenehm zur Geltung kommt.

Die Wasserläufe, die zumal in der Nähe des Meeres, z. B. bei den reichen Industriestädten Ypern und Brügge, die Lebensadern der Stadt darstellten und selbst für Seeschiffe schiffbar waren, hatten natürlich auch einen wesent-



Abb. 3. Brügge. Quai du Rosaire.

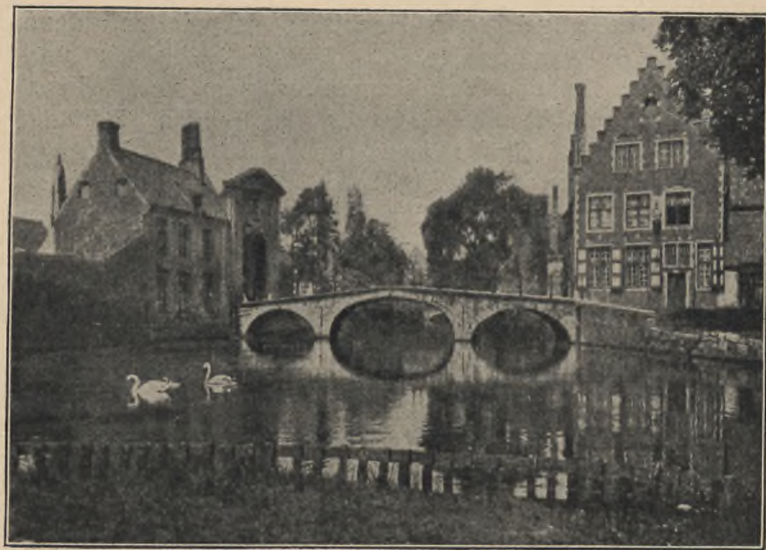


Abb. 4. Brügge. Eingang zu den Beguinenhäusern.

lichen Einfluß auf die Planung der Stadt. Sie bildeten, meistens der ältesten Umgürtung der Stadt folgend, einen Ring, in dessen Umkreis die Hauptgebäude der Stadt lagen, und führten von dort aus radial ab. Oft geht auch ein Kanal durch das Innere dieses Kreises quer hindurch und bedingt dann die Lage der Plätze und der in Frage kommenden Gebäude, wie man dies z. B. in einem guten Beispiel in Ypern beobachten kann, wo das große Lagerhaus der Stadt, die Tuchhalle, in alter Zeit unmittelbar an der Yperlé lag, so daß die ankommenden Boote gleich in die Lagerräume des Gebäudes, zu denen lang vorgelagerte Stufen emporführten, löschen konnten.

Die Mauer selbst umschloß noch sehr große Freiflächen, die zu landwirtschaftlichen oder gärtnerischen Zwecken in Kultur genommen wurden. Allmählich wurden aber auch diese überbaut, und es machte sich dann ein zweiter Mauer- und Wasserring notwendig oder es bildeten sich lockere Vorstädte. Das letztere z. B. war der Fall bei Ypern, wo die ganze Arbeiterbevölkerung, die in der dort blühenden Tuchindustrie beschäftigt war, vor den Toren wohnte. Als freilich die Belagerung von 1383 durch die Engländer die armen Arbeiter zwang, andere Wohnstätten aufzusuchen, war es mit dem Wohlstand Yperns vorbei, so daß man sich später, wohl gewitzigt durch mehrere derartige Beispiele, lieber entschloß, die Bewohnerschaft entweder ganz in den Schutz der Wälle aufzunehmen oder wenigstens nur geringe und leicht gebaute Ansiedelungen vor den Toren zu gestatten.

Der Übergang vom ackerbautreibenden Kleinstadtbürger zum vollen Stadtbewohner war ja auch in diesen Fällen bereits überwunden, so daß die Aufnahme von landwirtschaftlichen Betrieben innerhalb der Festungswälle nicht mehr in Frage kam und die Zeit der Renaissance und des Barock zum Bau von reinen Festungsstädten übergehen konnte.

Die große Umwälzung, welche die Anwendung des Pulvers in den gesamten kriegerischen Verhältnissen der damaligen Zeit mit sich brachte, blieb natürlich auch auf die Entwicklung der Städte nicht ohne Einfluß. Die mittelalterlichen Stadtmauern wurden vollkommen wertlos und man ließ sie ohne weiteres verfallen. Die Stadt mußte sich mit Wällen und Basteien umgeben, wenn sie von ihrer Wehrfähigkeit nichts einbüßen wollte.

Manche Städte aber vermochten die Wandlung der Zeiten, meistens allerdings auch aus verschiedenen Gründen, nicht mitzumachen und mußten ihr goldenes Zeitalter dem Niedergange weichen sehen, so z. B. Brügge und Ypern, deren Blütezeit mit dem Abschluß des Mittelalters aufhört. Dagegen hob sich aber mancher Platz unter den veränderten Verhältnissen als besonders günstig hervor und ließ eine bewußte Städtegründung nach wohl vorbedachtem Plan entstehen.

Unter diesen planmäßig angelegten Festungsstädten können wir streng zwei Typen unterscheiden, deren Unterschiede, das eine Mal auf rechteckigem, das andere Mal auf radialem Grundriß fußend, sofort erhellen. Der erste Typ wird besonders durch die Städte Luxemburg und Huy, der zweite Typ durch die Städte Philippeville und Charleroi dargestellt. Beiden Typen gemeinsam aber sind die geraden Straßen und der große, fast übergroße Platz in der Mitte. Beide Anlagen sind sehr klar und zweckmäßig aufgebaut. Denn der große Platz in der Mitte, der Place d'Armes, diente, wie schon der Name sagt, als Waffenplatz, als Exerzierplatz und mußte deshalb eine zum Stadtganzen unverhältnismäßig große Ausdehnung erhalten. Er diente aber auch als Sammelplatz für die Verteidiger im Falle der Belagerung und als Standpunkt für den Befehlshaber. Aus diesem Grunde mußten von ihm möglichst gerade Straßen nach den Hauptbasteien gehen, damit einesteils die Truppen in möglichster Schnelligkeit von einem Punkt zum anderen geworfen werden konnten und anderenteils der Sehbereich des Hauptkommandos vergrößert wurde. Die Zufahrtsstraßen wurden durch möglichst viele und starke Basteien geschützt oder man bediente sich auch, um dem schon eingedrungenen Feind das weitere Vordringen zu erschweren, des Versetzens der Straßenmündungen. Als notwendige Versorgung für den Kriegsfall und als Schmuck erhielt der Place d'Armes regelmäßig eine Zisterne, und zwar meist in der Mitte des Platzes.

Außer in diesen Neugründungen machte sich aber auch in Belgien die spätere Zeit in dem Trieb nach Begradigung der alten Straßen und großzügiger Auffassung des Stadtganzen geltend. In diesem Sinne ist besonders Brüssel stark verändert worden und hat sich in seinen schönen Boulevards ein an das Pariser Vorbild erinnerndes reizendes Stadtbild geschaffen.

V. Aufbau.

Der Aufbau der Häuser, der sowohl im Mittelalter, wie in der späteren Zeit in Frage kommt, ist das typische Einfamilien-3-Fensterhaus, das sich verschiedentlich in das 2- und 4-Fensterhaus verwandelt, und nach alter, noch vom Land her übernommener Weise den Giebel nach der Straße stellt, in alter Zeit sogar noch den schmalen Bauwich zeigt. Es ist bemerkenswert im Hinblick auf die langsame Weiterbildung des allgemeinen Haustypus, daß das 4-Fensterhaus einfach aus zwei 2-Fensterhäusern zusammengesetzt ist, das heißt, zwei Giebel hat. Der gotische Staffelgiebel herrscht vor, besonders in Brügge und Ypern, und hat seine Herrschaft bis in die späteste Zeit bewahrt. Die Stockwerkszahl schwankt zwischen zwei Geschossen mit ausgebautem Dachgeschoß und 3 Geschossen. Vier Geschosse sind selten. Man beachte hier den Unterschied

gegen die holländischen Städte, wo die kostspieligen Gründungen zu stärkster Ausnutzung zwangen und Häuser von vier, fünf Geschossen mit ausgebautem Dachgeschoß zumal an den Grachten die Regel bilden.

Nur in Antwerpen kommt das Nachbarland Holland zur Geltung, weil hier allerdings wohl auch dieselben örtlichen Bedingungen maßgebend waren. Eine peinliche Sauberkeit, eine strengere und folgerichtigere Auffassung der Architektur spricht sich kräftiger aus als im übrigen Belgien. — Auch im Material des Aufbaus kann man einen Unterschied bemerken. Denn während im übrigen Belgien meist nur Backstein oder Putz Verwendung findet, bringen hier saubere Backsteinflächen die Architekturglieder aus Sandstein oder Putz angenehm zur Wirkung.

Selbstverständlich spielen die Kirchen bei einem so religiös veranlagten Volke eine große Rolle im Stadtbilde und beherrschen oft das Ganze. Aber was die weltlichen öffentlichen Gebäude betrifft, so ist es eine auffallende Erscheinung, die einen wesentlichen Unterschied gegen das Bild unserer deutschen Städte bildet, daß die Rathäuser eine sehr geringe Rolle spielen. Es sind vielmehr die sogenannten Hallen, die als Stapelplätze für den bevorzugtesten Industrie- oder Handelsgegenstand der betreffenden Stadt und als Versammlungsort der Bürger dienend, die liebevollste, räumlich und architektonisch reichste Ausführung genossen haben und durch ihr mächtiges Dach und dem meist mit ihnen verbundenen Belfried dem Stadtbild die Eigenart geben.

Diese auffallende Verschiebung hängt jedenfalls mit dem Nationalcharakter der Vlamen eng zusammen. Denn sowohl ist ihr Erwerbssinn ziemlich stark ausgeprägt, als auch drücken sie hier im kleinen besonders stark die germanische Eigentümlichkeit aus, inmitten der großen Gemeinschaft die Individualität, d. h. die herrschenden Zünfte, zu betonen und sie sogar der Gemeinschaft voranzusetzen.

Außer diesen Gebäuden, die ganz allgemein öffentlichen Zwecken dienen, spielen auch noch die Bauten einzelner Körperschaften im Stadtbild eine gewisse Rolle, so z. B. die Zunft- und Gildehäuser, die allerdings mehr ihrer reichen Ausführung halber berühmt geworden sind, besonders aber die sogenannten Beguinenhöfe. Diese klosterartigen Niederlassungen, die zur Aufnahme weiblicher Personen dienten, und sich bis heute noch als lebensfähig erwiesen haben, bestanden aus einer größeren Anzahl kleiner Häuschen, in denen je eine oder mehrere Frauen ihren Wohnsitz hatten. Diese Häuschen gruppierten sich um einen größeren baumbestandenen Platz, in dessen Mitte sich die Kirche befand, auf diese Weise einen eigentümlichen, immer wiederkehrenden Bestandteil der belgischen Stadt bildend.

VI. Straßen und Plätze.

Im Gegensatz zu Holland kann man in Belgien im allgemeinen eine größere Straßenbreite beobachten, obgleich vielfach die heutige Weiträumigkeit der Straßen und Plätze in der Zuschüttung und Überwölbung der Kais und Grachten ihren Grund findet. Auch die strenge gerade Linienführung herrscht, bedingt durch die andersgeartete Bodenbeschaffenheit, nicht mehr vor.

Die Hauptstraßen gehen meist in geschwungener Linie durch die ganze Stadt. Auffallenderweise kann man aber



Abb. 5. Brügge. Quai des Menetriers.

mitunter, besonders bei großen Städten, die Beobachtung machen, daß sie sich im Inneren der Stadt versetzen und womöglich unklar verlaufen. Eine Erklärung findet man wohl darin, daß eben tatsächlich diese Städte immer einen gewissen Endpunkt der Reise bedeuteten und daß der unmittelbare Durchgangsverkehr nur gering war. Auch in der Beziehung der Hauptdurchgangsstraße zu den Hauptplätzen kann man eine merkwürdige Beobachtung machen. Denn während bei kleineren Städten, also bei geringem Verkehr, der Hauptplatz dicht an der Hauptdurchgangsstraße in der Mitte der Stadt liegt, machte man es sich zur Regel, bei größeren Städten, also bei größerem Verkehr, den Hauptplatz seitab zu legen, um ihm auf diese Weise die notwendige Ruhe zu erhalten. Dafür aber legte man an den Anfangs- und Endpunkten der Stadt, in der Nähe des Tores oder des Hafens, besondere kleine Plätze an, die der besseren Regelung des Verkehrs dienten. Auf diese Weise erhielten z. B. Antwerpen und Brüssel ihre schönen Plätze. Auch in den Hauptstraßen wird die leichte Krümmung nicht vermieden und in einer sehr geschickten Art verwendet. Das beigebrachte Beispiel von Brüssel gibt eine gute Anschauung davon. Die Straße, die im Grunde gerade führt, wird fast regelmäßig in einer Entfernung von höchstens 350 m durch eine kurze, starke Krümmung abgeschnitten, welche nur mit gewöhnlichen Häusern besetzt ist und höchstens in der Flucht der Straße einen über den lustigen Giebeln aufsteigenden Turm sehen läßt. Gelangt man aber zu der Krümmung selbst, so bietet ihr Abschluß, welcher nun in einer sowohl dem horizontalen Sehwinkel, als auch dem senkrechten Augenaufschlagwinkel günstigen Entfernung sich zeigt, ein überaus reizvolles Architekturbild, das durch die kurze Entfernung, in welcher man es erst gewahr wird, in seiner raumbildenden Kraft immer überraschend und lieblich wirkt. Auch die Verschiedenartigkeit der örtlichen Bedingungen wird durch ein Brückenhäuschen, einen Brunnen usw. reizvoll betont.

Von den Straßenprofilen verdienen die an den Grachten und Kais sich hinziehenden Straßen große Aufmerksamkeit. Das Wasser bespült oft unmittelbar die Häuser selbst in der Höhe der Kellersohle, so daß die Barken und Schuten ihre Ladung ohne weiteres in die als Lagerräume dienenden



Abb. 6. Ypern. Haus in der Rue de Dixmude 81.

Keller löschen können. Bald aber ist den Kanälen ein besondererLandstreifen als Abladeplatz nebengelagert, von dem man dann unter der eigentlichen, höherliegenden Straße hindurch in die Kellerräume der Häuser gelangen kann, bald sind sie rechts und links von Straßen eingefaßt und zeichnen sich meistens durch starken und vollen Baumschmuck aus, der sich oft anlagenähnlich an ihnen entlang zieht. Einen sehr feinen Reiz bringen auch die zahlreichen Brücken in das Bild. Sie bleiben meistens sehr einfach, fügen sich aber mit ihrem großen ruhigen, nach der Mitte zu größer werdenden Steinbogen und ihren zierlichen Eisengitttern geschickt in das Straßenbild ein, zumal sie immer durch ein Tor, ein Haus oder Baummassen kräftig eingespannt werden. Durch alle diese einfachen Mittel wird immer eine äußerst reizvolle malerische Wirkung der Straßenbilder erzielt, und besonders Brügge steht hier mit seinen vielberühmten, an Venedig erinnernden Einzelheiten an erster Stelle.

Der Grundplan der belgischen Städte wird, gerade wie in Holland, ausgezeichnet durch die Anlage von verschiedenartigen Plätzen, von denen besonders zwei Gattungen als ständiger Typ überall wiederkehren. Es sind dies der Hauptplatz, der Groote Markt und der Fisch- oder Viehmarkt, von denen der erstere zu Empfangs- und Versammlungszwecken, der letztere zur Abhaltung von Märkten diente. Die Nebenplätze, zu denen meistens eingebaute Kirchen den Anlaß gaben, verteilten sich je nach Bedürfnis in der Stadt. Das Beispiel der Stadt Winochsbergen zeigt aber, welcher Reiz in das gesamte Städtebild kam, dadurch, daß die Plätze alle verschieden ausgebildet wurden, und je nach den gegebenen Bedingungen als strenge oder malerische Architekturplätze, als baumumstandene Märkte am Kanal, als Straßenkreuzungen oder als intime Kirchplätze sich darstellten.



Abb. 7. Ypern.
Haus in der Rue de Dixmude 52.

Über die Lage der Hauptplätze zu den Hauptstraßen je nach der Größe der Stadt ist bereits oben gesprochen worden. Aufmerksam will ich noch machen auf die reichen Einblicke, die man bei Seitablegung des Verkehrs immer durch kurze, auf das Hauptgebäude gerichtete Straßen erzielte.

Dieser Grundgedanke, möglichst viele Straßen in ihrer Richtung auf ein Bauwerk zu beziehen, finden wir übrigens auch bei fast allen anderen Plätzen. Der Platz in Bethunia zeigt ein sehr schönes Beispiel der Art, ein monumentales, bezeichnendes Bauwerk in möglichster Weise auszunutzen, aber auch die großen, berühmten Plätze in Brügge und Ypern haben dasselbe Bestreben. Ein Beispiel derselben Stilperiode aus Florenz sei beigefügt, um die ganz andere Auffassung der Italiener entgegenzustellen.

STÄDTEBAULICHE BEMERKUNGEN AUS BRÜSSEL.

Von H. VOLKMANN, Erfurt.

Wer jetzt zu städtebaulichen Studien nach Brüssel fährt, wird außerhalb des Bretterzaunes der Ausstellung mehr des Anziehenden finden wie innerhalb. Zwar kann man über den Inhalt der inzwischen schon wieder halb vernichteten Ausstellung das umfassende Urteil vermutlich erst an ihrem Schlußtage sprechen, aber es ist immerhin wesentlich, daß Deutschland, dessen Ausstellung von den fremden Mächten am großzügigsten einer Darbietung aller wirschaftlichen Kräfte zustrebt, am wenigsten von dem kleinlichen Gedanken der Verkaufsfähigkeit jedes Gegenstandes geleitet wurde, mit einer gleichzeitigen größeren Ausstellung daheim rechnete. Um so lohnender ist ein Besuch der Stadt, gerade jetzt; denn Brüssel, das seit Mitte des 19. Jahrhunderts eine Stadtbaukunst treibt, die zielbewußt eine glänzende Landeshauptstadt zu gestalten trachtet, so daß diese Stadt auf den Ehrentitel Klein-Paris wie keine andere Anspruch hat — Brüssel hat diesen monumentalen Gestaltungsvorgang zu Ehren der im heurigen Sommer zu erwartenden Gäste sprunghaft gefördert.

Die Vorstellung einer Weltstadt mit riesigen Prachtstraßen, gerichtet auf ragende Monumentalbauten, ist in Brüssel wie in der Seinestadt nach der Entfestigung und auf den Flächen der alten „Bollwerke“ in Wirklichkeit umgesetzt. Dabei ist Brüssel gegen Paris im Vorteil durch die stärkere Bewegtheit des Geländes. Verkehrstechnisch bedeutet sie an den meisten Stellen einen Nachteil, aber den haben die Brüsseler durch die Verkehrsmittel unserer Zeit glatt überwunden; künstlerisch enthält sie die Möglichkeit großen Gewinns, und man hat diesen Vorteil durch die Hauptrichtungen und die richtige Stellung der Hauptbauten glänzend herausgearbeitet. Die für das Auge günstigen Vorteile, die eine gerade Straße durch Hebung und

Senkung besitzt, kann man an der Rue Royal wie an einem Schulbeispiel klarmachen. Sie läuft zwar, in einer Geraden von 1940 m, auf dem Rücken des Hügels, doch mit einer Einsenkung in der Mitte; der Faden ist nicht nur auf dem Papier gespannt. Das Nordende krönt die Kuppel der Ste. Marie, der man, von den Einzelformen abgesehen, an dieser Stelle jedenfalls keinen andern Umriß wünschte. Der Reiz für den, der diese Straße durchgeht, liegt in den mehrfachen Öffnungen nach der Talseite zu. Die breiteste ist der Jardin Botanique, eine flach sich senkende Gartenfläche, die in ihren zierlichen Linien und mit dem Schmuck ihrer Bildwerke wenig von dem rein Wissenschaftlichen unserer botanischen Gärten hat. Indem die grüne Fläche trotz ihrer regelmäßigen Muster dem natürlichen Abhang folgt, erleichtert sie von selbst die Übersicht von dem vorbeiführenden Boulevard aus; andererseits wird das monumentale Orangenhaus, das mit seinen Säulen auf der andern Seite das Bild einrahmt, in seiner Erscheinung gesteigert. Die zweite Unterbrechung der Häuserwand bringt die Place du Congrès. Hier sieht man nicht gleich ins Weite, sondern muß an die Platzbrüstung herantreten, um über das Häusermeer des alten Brüssel zu blicken, das von hier aus durch die Säule weit sichtbar überragt wird. Die Notwendigkeit, bei den steil emporführenden Querstraßen die Ecken für die hereinbiegenden Gefährte zu erbreitern, hat am Mont zu Parc die kleinere, aber reizvolle Gestaltung durch zierliche Pavillons im Stile Louis XVI veranlaßt.

Am Ende der Straße, der Place Royal mit der großen Tempelfront von St. Jean, öffnet sich nun weiter der Blick auf die ähnlich mit einer Mittelsenkung verlaufende Rue de la Régence, die noch viel machtvoller an ihrem Kopfende durch den Justizpalast, das Prunkdenkmal des heutigen Brüssel, überragt wird. Der gleiche vorteilhafte Aufbau des Bildes war bei der Rue de la Loi möglich, die in einer Geraden von 2350 m ebenfalls von Höhe zu Höhe führt als Radial- oder — um den neuesten Ausdruck zu gebrauchen — Ausfallstraße. Hier bildet den abschließenden Hintergrund der Triumphbogen des Cinquantenaire, das stolze Wahrzeichen der Unabhängigkeitserklärung, dessen drei gleiche Bogen mit je 20 m Höhe bei einer Straße von diesen Abmessungen das einzig mögliche war. Gleicht er in seinem Standort dem Arc d'Etoile, so bedeutet es eine Überlegenheit, daß er, wie das Brandenburger Tor, wirklich eine Durchfahrt zwischen geschlossenen Baumassen darstellt. Die ungeheuren Museums- und Ausstellungsbauten, die neben dem Bogen der Reichtum des Staates hat entstehen lassen, — in einer Großzügigkeit, wie wir sie in Deutschland nicht aufweisen können, — sieht man in der Fernwirkung nicht. Die Einsattelung der zuführenden Straße war in der Mitte sehr stark; man half sich durch Höherlegen der Straßenkrone, welche die im Grund nach Etterbeck führende Landstraße durch eine Brücke überspannt. Da im übrigen alle Häuser an die neue Höhenlage gebaut sind, bemerkt man die Hebung kaum. Die Verbindung zwischen den Straßen durch eine offene Treppenanlage monumental zu gestalten, dazu fehlte leider der Platz; die geschlossene Treppenhalle ist in den zierlichen Empireformen gehalten, die in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts den öffentlich anerkannten Stil bildeten.

Neben dieser neuen Residenzstadt, deren künstlerische Straßenanordnungen hier nur an wenigen Beispielen kurz erläutert werden konnten — allein der Justizpalast würde in dieser Beziehung einen eigenen Aufsatz lohnen — lag bisher das alte Brüssel im Grunde, in reizvollem Gegensatz. Die Neugestaltung machte hier nicht halt; das Alte muß weichen. Das Tempo, mit dem man sich gegen die alten Viertel wendet, sie im ganzen niederreißt, beweist am besten die Kraft des heutigen Wollens, natürlich auch die materielle Stärke. Paris ist ja mit seinen riesigen „Auswaidungen“ auch hier das Muster, aber bei den kürzlich abgebrochenen Vierteln Alt-Brüssels handelt es sich um Straßen von hohem künstlerischen Wert, Werte, die von den entscheidenden Kreisen, wie die sorglichen Aufnahmen beweisen, vollauf geschätzt wurden. In Deutschland würden wahrscheinlich die Mächte der Denkmalspflege sich nicht so haben bei Seite schieben lassen. Abgerissen sind jetzt die Häuserblöcke zwischen der St. Gudule und dem Museum; zum Teil um die zur Neustadt hinaufführenden Straßen neu zu gestalten, hauptsächlich aber „pour embellir la ville“. Auf dem am Abhang emporziehenden mandelförmigen Häuserblock zu Füßen der Place Royal hat man eine Gartenanlage mit Wassertreppe geschaffen, da diese Gelände zu modernen Geschäftshäusern sich wenig eignen. Obwohl die Anlage, der Mont des Arts, noch unfertig ist, und die großen Granitblöcke und Sockel erst der Aufsätze und Figuren harren, kann man doch schon jetzt die klare Komposition der wechselnden Wandbrunnen und Wegelinien empfinden*) Am Kopfende, wieder mit dem Blick auf die Altstadt, ist eine Terrasse mit Bänken herausgeschoben.

Die benachbarten Viertel, einst von den alten Straßen zu den zwölf Aposteln und dem Blindenberg durchzogen, bilden heute einen riesigen Schutthaufen; eine Verbindung der Rue de la Loi, dieser Hauptader, mit der Cité durch eine schräg ansteigende Straße wird dabei gewonnen.

Man will übrigens die westlich davon liegenden Viertel ebenso glatt hinwegfegen, wofür sich eine „Notwendigkeit“ wohl auch nicht dartun ließe, denn besonders ungesund sind diese Teile keineswegs. Für einen anderen Vorschlag, von ähnlicher Umgestaltungskraft, steht das Modell im Haus der Stadt Brüssel auf der Ausstellung. Es stellt die Neubebauung der zu Füßen der Kongreßsäule liegenden Blöcke mit der St. Elisabethkaserne dar. Jetzt ist die Verbindung für Wagen zu der Place du Congrès ungünstig. Verbessern will man sie durch zwei sich spitzwinklig in der Achse schneidende Rampenstraßen; die Mittelteile, zur Bebauung ohnehin nicht günstig, bleiben frei. Ob auch der Gedanke an das eigenartige Raumbild, das durch die mittlere Einschnürung entsteht, treibend war — und ob dieser Gedanke in der Ausführung günstig wirken wird, darüber läßt das Modell kein Urteil zu.

Besonders rücksichtslos hat man die malerisch in das Häusergewirr eingezwängte Kirche an der Börse behandelt, der zur Verbreiterung der Zufahrt zum Markt die Turmhälfte buchstäblich abgeschnitten ist.

Was andererseits die Brüsseler an Denkmalserhaltung zu leisten vermögen, zeigt die Grande place, ein Marktbild, über das man wohl nördlich der Alpen kein anderes stellen wird. Freilich ging man insofern sicher, als es

*) Auf der Weltausstellung dagegen ist, gleich links am Eingang, ein unglaublich kümmerlicher Wasserlauf zwischen Scheinfelsen, und auch die Hauptwasserkunst, theatralisch, wenn auch großzügig angelegt, kommt infolge ihrer Querlage zur Blickrichtung ungenügend zur Geltung.

nichts wiederherzustellen, sondern nur zu erhalten gab, aber die Arbeit war doch recht bedeutend, und man muß oft sehr genau hinsehen, um die feine Hand der modernen Künstler zu erkennen; bei manchen der Gildenhäuser steht im Innern kein Stein vom Alten mehr. Die reichliche Erneuerung des alten Goldes, die dem Bild besonders sein festliches Gepräge gibt, scheint mir des Studiums vor allem wert.

So kann dem Deutschen gerade jetzt, wo der Berliner Städtebauwettbewerb die Frage: „Was liegt in den Grenzen der Möglichkeit?" im Gefolge hatte, ein Besuch Brüssels ein wenig die Augen öffnen.

ZUM KAMPF UM DAS SIEBENTE GESCHOSS.

Von F. RUD. VOGEL, Hannover.

Seit einiger Zeit haben sich in Berlin dem Beispiele Hamburgs folgend Stimmen erhoben zugunsten der besseren Bodenausnutzung durch Zulassung von mehr Geschossen, zunächst des siebenten Geschosses. Der Streit für das Für und Wider ist heftig entbrannt und die Beteiligten, insbesondere die Fachwelt, nehmen geharnischt Stellung gegen die Baupolizeiämter, die dem Vorschlage entgegenstehen.

So berechtigt wie die Forderung nach der vermehrten Geschoßzahl auch sein mag, die in Hamburg ja schon schlankweg die Einführung erlangt hat, so will uns doch scheinen, daß die Beweisführung auf Seiten der Fachwelt nicht ganz einwandfrei ist.

Diese hat zur Begründung ihrer Ansprüche auf die amerikanischen Verhältnisse verwiesen und die vielgeschossigen Wolkenkratzer dieses Landes als Beweis für die Zulässigkeit angeführt, ist hierbei aber von falschen Voraussetzungen ausgegangen. Ehe wir nicht gleiche oder ähnliche Wohnverhältnisse wie in Amerika als Grundlage haben, ist die Beziehung auf jene bedenklich, ja es kann dem Erfolg im Kampfe nur Schaden tun.

Bei uns in Deutschland herrscht immer noch die gemischte Wohnweise vor, das Ladenhaus mit den darüber aufgeführten Geschossen. Das gemischte Haus wird aber so lange unabänderlich bestehen bleiben, so lange das Stockwerkshaus die bevorzugte Wohnform sein wird. Die gemischte Hausform wird sich folgerichtig ständig von neuem aus dem Mietshaus entwickeln, um eine günstigere Ertragsfähigkeit durch Einbau von Läden zu ermöglichen. Je nachdem die Verkehrsadern ihre Richtung nehmen, werden die Straßen, die früher nur Wohnstraßen waren, allmählich zur gemischten Wohnweise, dem Ladenhause übergehen.

Wenn nun die Vermehrung der Geschosse im Inneren der Großstädte allgemein zugelassen wird, so bedeutet das ganz allgemein die Zulassung der gemischten Bauweise mit Läden unten und Wohngeschossen darüber.

In Amerika lagen die Verhältnisse gänzlich anders. Dort wohnte der Durchschnittsmensch, wenigstens im Osten, im Einfamilienhaus, das im großen Kreise um die eigentliche Geschäftsstadt sich herumlagerte, und im übrigen Lande kommt das Mietshaus mit geringer Ausnahme einer Sonderform nur mit wenigen Geschossen vor und ist dann fast immer reines Wohnhaus. Die Hochbebauung wurde nur verlangt für das Geschäftsviertel. Es war begründet nur zum geringen Teile auf der besseren Ausnutzung des Bodens. Ihr Hauptzweck war die Vereinfachung und Beschleunigung der geschäftlichen Abwicklung. Die hohen Häuser waren in erster Linie nur Bureauhäuser, in denen hunderte und aberhunderte von Bureaus untergebracht und durch ihre nahe Nachbarschaft den Verkehr zwischen den einzelnen Geschäftsniederlagen innerhalb eines Hauses ermöglichen konnten. Es war also in erster Linie nicht das Wohnhaus mit erhöhter Geschoßzahl, sondern nur das Geschäftshaus, dem diese zugute kam.

Die Vermehrung der Geschosse bei diesen war um so leichter statthaft, weil von vorn herein ganz erheblich breitere Straßenzüge zur Verfügung standen und um das eigentliche Geschäftsviertel herum sich der breite Ring niederer Einfamilienhäuser lagerte, der eine ungehemmte Luftzufuhr für die hohen Geschäftsviertel zuließ.

Anders würde sich bei uns das Verhältnis gestalten bei Vermehrung der Geschoßzahl; diese würde regellos sich über das ganze Stadtgebiet verbreiten und deshalb nicht nur aus gesundheitlichen, sondern auch aus Gründen der Schönheit zu beanstanden sein. Man denke sich ein Häusermeer wie Berlin mit sieben und mehr Geschossen, im Erdgeschoß Läden und darüber sechs Wohngeschosse, bei Straßenbreiten, wie z. B. in Berlin die Leipziger und Friedrichstraße, als Höchstbreiten. Das Bild, als Folge der Erlaubnis der vermehrten Geschoßzahl sähe dann wahrscheinlich wie folgt aus: In der Stadtmitte würde vielleicht eine größere, weiter hinaus eine kleinere Zahl von solchen Hochbauten entstehen, die wie Riesen neben kleineren die Straßenseiten entlang sich erheben. Es würde sich ja zunächst nur für einzelne, dann vielleicht für mehrere das Erfordernis der Höherführung ergeben, also ein regelloses Auf und Ab von Dachtraufen im Straßenbilde entstehen, die sich über eine große Fläche Berlins verzetteln würden, je nachdem ein Grundbesitzer von der vermehrten Geschoßzahl Gebrauch macht oder nicht. Das Gebrauchmachen würde auch dadurch eingeschränkt, daß das Hinzufügen weiterer Geschosse auf ein bereits bestehendes Haus technisch auf Schwierigkeiten stoßen würde, da die unteren Mauern der Tragfähigkeit für eine weitere Last entbehren. Es würde sich dann entweder um eine kostspielige Verstärkung der sämtlichen unteren Geschoßwandungen handeln, oder Aufführung eines gänzlich neuen Baues in zweckmäßiger, der größeren Geschoßzahl entsprechender Bauweise. Dadurch würde der Vorteil von ein oder zwei Geschossen höchstwahrscheinlich mehr als hinfällig, sowohl im ersteren Falle der Wandverstärkung, wie im zweiten, des völligen Neubaues. Die Erlaubnis vermehrter Geschosse würde also nur vereinzelten Neubauten zugute kommen.

Es will uns denn auch als recht bedenklich, ja rückständig erscheinen, Schritt für Schritt um die Vermehrung, um ein einzelnes Geschoß kämpfen zu wollen. Denn nachdem wir das siebente haben, wird man auch das achte haben wollen und so fort. Das ist schon aus dem Grunde

gänzlich verkehrt, weil das zeitweilige Anwachsen der Geschoßzahl die Ausreifung einer zweckmäßigen Aufbauweise unterbinden würde.

Die Grenze, an der die alte Bauweise der mit der Geschoßhöhe anwachsenden Mauerstärken verlassen und zum eisernen Rippengefüge mit Füllwandungen übergegangen werden kann, würde durch dieses Schritt-vor-Schrittgehen verwischt.

Es will uns daher als unbedingt erforderlich erscheinen, daß überhaupt jegliche Geschoßzahl freigegeben wird. Ihre Zahl und ihr Gebrauch wird sich ganz von selbst naturgemäß einschränken, und nur für Geschäftsbauten Anwendung finden und ebenso naturgemäß die zweckmäßige, feuersichere Eisengerippkonstruktion der Wolkenkratzer im Gefolge haben.

Eine vermehrte Geschoßzahl für Wohnzwecke zuzulassen, halten wir für durchaus bedenklich, oder nur unter ganz bestimmten Beschränkungen für zulässig, nämlich für Häuser in der Art der amerikanischen Apartement- und Tenementhäuser, vielleicht als Einküchenhäuser mit Verpflegungsgelegenheit im Hause, in vollkommen feuersicherem Ausbau, mit mehreren Aufzügen bis zum Dach und einer oder mehreren einen Lichthof umschließenden Treppenanlagen, eisernen Sicherheitsleitern an den Hinterfronten und hängenden Gärten auf dem Dach. Das sind Wohnhäuser, die naturgemäß eine große Grundfläche erfordern und von dieser einen erheblichen Teil als Hof unbebaut für die Lichtzufuhr an der Rückseite liegen lassen müssen. Bei der Zahl ihrer Geschosse wird sich trotz der feuersicheren Bauweise und der größten Eleganz und Anwendung aller modernen Errungenschaften für die Vereinfachung und Erleichterung der Bewirtschaftung und sonstiger Bequemlichkeiten ein guter Ertrag erzielen lassen; oder aber bei vollkommener Feuersicherheit und einfacher Einrichtung eine so niedrige Miete ermöglichen, daß in solchen Bauten die Lösung der gesunden und zweckentsprechend behaglichen Unterbringung der ärmeren Klassen liegt.

Solche Karawansereien der Vornehmen oder der weniger Bemittelten werden der Natur der Sache nach aber trotz der Vorteile, die sie bieten, nur in geringer Zahl gebaut und brauchten nur für die Geschäftsviertel zugelassen zu werden, so daß sie eigentlich für die Hochbebauung kaum mitzählen. Diese würde sich demnach nur auf Waren-, Geschäfts- und Bureauhäuser zu beschränken haben.

Mit dem Augenblick, wo sie in beliebiger Geschoßzahl zugelassen würde, wäre die Umwälzung unseres ganzen Städtebaues die natürliche Folge. Aehnlich wie in Amerika und auch in Hamburg würde das Geschäftsviertel, in dem sich diese hohen Häuser drängen und das Geschäft sich mit einem Mindestmaß von Zeitaufwand abwickeln ließe, ganz von selbst entstehen, und das, was jetzt noch von gemischten oder reinen Mietsgeschoßhäusern im Stadtinnern vorhanden, verschwände über kurz oder lang und bewirkte die Ansiedlung der Bewohner außerhalb dieses Kreises. So vollzöge sich folgerichtig die Umwandlung unserer Städteanlage in Trennung von Geschäfts- und Wohnviertel zu Gunsten der rascheren Abwicklung in ersterem und der Gesundung in letzterem. Ihre weitere Folge würde vielleicht sogar sein, daß weiter draußen auch das Einfamilienhaus mehr zu seinem Recht käme.

Erschwerend für Berlin und unsere anderen Großstädte ist diese Wandlung allerdings, daß das System des Mietsgeschoßhauses bereits ein zu alt eingebürgertes ist und sich auf zu weite Strecken ausdehnt, daß sich bei dieser Ausdehnung eine Verzettelung der Geschäfte herausgebildet hat, die so leicht nicht wird beseitigt werden können. Ja schon die Vorortbebauung im weiten Kreise um die Städte bis auf das Land hinaus, weist eine Hochbebauung von vier und drei Geschossen auf, die erschwerend einer Trennung von Geschäfts-und Wohnteilen ebenso entgegensteht, wie der Vermehrung von Einfamilienhausvierteln.

Ehe wir nicht einsehen lernen, daß baupolizeiliche Verordnungen von großen Gesichtspunkten heraus vor allem auf eine systematische, brauchbare Trennung von großen Zonen ausgehen, statt sich mit kleinlichen Einzelbestimmungen zu befassen, eher wird von einem gesunden Städtebau bei uns nicht die Rede sein können.

KLEINE MITTEILUNGEN.

Die Erörterung der Frage (nach einem Vortrage des Architekten Max Stary), wie der RATHAUSTURM IM BILDE DES KRAUTMARKTES ZU BRÜNN zu erhalten ist, erscheint um so dringender, als es sich dabei um eines der reizvollsten Bauwerke der Stadt handelt, dem gleichermaßen geschichtlicher als auch rein künstlerischer Wert innewohnt, und weil andererseits die Gefahr einer vollkommenen Einmauerung dieses wertvollen Denkmales durch das Übergreifen der privaten Umbautätigkeit in seine nächste Umgebung brennend geworden ist.

Seine beherrschende Wirkung für „das Stadtbild von außen“ hat der Turm ja schon lange und zweifelsohne auch für immer eingebüßt, aber der Anblick einzelner Gassen und Plätze wurde doch noch bis vor kurzem durch das Hereinschneiden des Turmumrisses zu bildmäßiger Wirkung erhoben. So der Blick vom Dominikanerplatz gegen die Mündung der Herrengasse oder der Durchblick durch die Rennergasse über den Großen Platz oder jener vom Kapuzinerplätzchen über den Krautmart.

In allen diesen Fällen bildete der Rathausturm noch bis vor wenigen Jahren einen hübschen, das Straßenbild prächtig bereichernden Abschluß, da er noch zum größten Teile frei über die Firste und Giebel der niedrigen Altstadthäuser emporragte. Heute ist durch die zahlreichen Neubauten der Turmblick entweder zur Gänze vernichtet, wie am Dominikanerplatz, oder doch so stark entstellt, daß von einer Bereicherung des Stadtbildes kaum mehr die Rede sein kann. Wir sehen nur mehr verstümmelte Teile des Turmhelmes, die als solche ihre Wirkung als Zier naturgemäß eingebüßt haben, ja, sich unter Umständen zu architektonischen Verzerrungen auswachsen, wie bei der Betrachtung vom Kapuzinerplatze aus, wo sie als grinsender Kuppelaufbau des vorgelagerten Zinsgebäudes in Erscheinung treten.

Die einzige Möglichkeit, unseren prächtigen Turm zu sehen, bildet heute nur mehr eine Aufstellung im Rathaushofe oder in der Herrengasse; beides sind aber Standpunkte, die dem Denkmale viel zu nahe liegen, um einen nur einigermaßen entsprechenden Überblick gewähren zu können, sowie endlich eine Aufstellung am Krautmarkt.

Der von hier (Abb. 8) von der Ecke der Markthallengasse und des Krautmarktes aus sich darbietende Anblick ist es nun, für dessen Erhaltung ich mich gerne einsetzen möchte. Es ist nicht nur der einzige

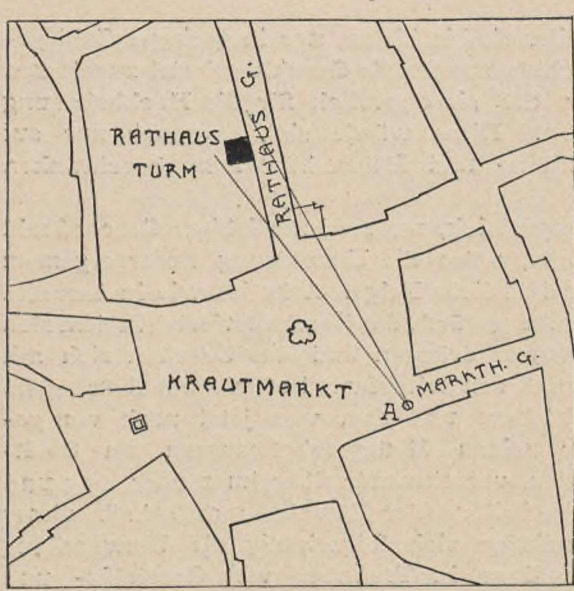


Abb. 8.

Standpunkt, der uns heute noch den Turm in seiner vollen Entwicklung mit einem sehen läßt, sondern überhaupt unter allen denkbaren, etwa durch Zerstörung zu gewinnenden neuen Standpunkten der geeignetste für die Betrachtung dieses Gebäudes. Es werden von hier ab alle Bedingungen erfüllt, die wir sowohl in betreff eines guten Sehens in Beziehung auf das ganze wie auf die Einzelheiten des Gebäudes, in bezug auf Geltendmachung seiner Massen beziehungsweise Größenwirkung, seiner plastischen Gestaltung, sowie endlich auf günstige Beleuchtungsverhältnisse im allgemeinen stellen können.

Was das gute Sehen anbelangt, so wäre zu bemerken, daß die Höhe des Turmes, bis zum Helmknauf gemessen, 60 m, die Entfernung unseres Standpunktes bis zum Fuße des Turmes im Mittel genau 120 m beträgt, also das doppelte der Gebäudehöhe. Das ist jener Abstand, der nach den Untersuchungen verschiedener Fachleute als der günstigste zur Betrachtung eines Gebäudes erkannt wurde. Wir stehen so gerade weit genug, um bei bequemer natürlicher Blickrichtung die Gesamtwirkung des Bauwerkes, und nahe genug, um auch die Einzelheiten noch genießen zu können.

Es ist dies jene Grenzstellung, bei der der Turm zum ersten Male als ganzes deutlich in das Gesichtsfeld tritt, nach irgend einer Richtung dessen Breite voll ausfüllt und so die größte Massenwirkung (soweit dies eben vom Sehvorgang allein abhängig ist) auf den Beschauer auszuüben vermag.

Was eine möglichst vorteilhafte Geltendmachung der plastischen Entwicklung des Bauwerkes anlangt, die uns hier besonders angeht, wo ein frei in den Luftraum ragender Turm in betracht kommt, also jene Gebäudegattung, die mehr als jede andere sich dem Charakter eines rein plastischen Kunstwerkes nähert, so wäre zu bemerken, daß die sanfte Übereckstellung, in der sich uns der Turm von besagter Stelle aus zeigt, allen unseren Wünschen in fast idealer Weise gerecht wird.

Sie ist stark genug, um uns die Plastik des Bauwerkes klar empfinden zu lassen, und sanft genug, um die Eleganz seiner Erscheinung zu wahren. Auch sie trägt naturgemäß zur Erhöhung der Massenwirkung, oder mit anderen Worten, zur Erhöhung der Monumentalität der Erscheinung bei, die außerdem noch durch den Umstand günstig beeinflußt wird, daß die Sohle des Turmes nicht unwesentlich höher als der Standpunkt des Beschauers liegt.

Die Vorteile der Beleuchtung endlich sind, wie ich glaube, hinreichend durch die Schlagworte: Bauwerk im Norden, Beschauer im Süden, gekennzeichnet. Dabei ist noch gar nicht der Bedeutung gedacht, die das Turmbild, gerade von der in Rede stehenden Stelle aus betrachtet, erst im Zusammenhang mit seiner Umgebung und für diese gewinnt. In der Tat, es handelt sich hier ja gar nicht um den Turm allein, sondern um viel mehr, um die möglichste Erhaltung unseres lieben alten Krautmarkts, des schönsten Platzes in Brünn, eines der schönsten Plätze ganz Österreichs.

Neben dem Domblick ist der in Rede stehende zweifelsohne der bedeutendste, weil er dem Krautmarkt, auch von entgegengesetzter Seite betrachtet, künstlerisches Gepräge verleiht. Vor allem ist es die prächtige Umrißlinie der Platzwand, die von links ab (Abb. 9) bis zur Spitze des Turmes in starker Bewegung aufrauscht, um dann im jähen Absturz zur ruhenden Firstlinie der alten Bürgerhäuser in scharfer Gegenwirkung auszuklingen, in der der künstlerische Gehalt des Bildes zur Geltung kommt. Durch sie erst wird der Turm so recht zum überragenden Mittelpunkt des ganzen emporgehoben, gewinnt er Bedeutung für den Platz als Beherrscher der Lage. Hier müssen vor allem die Bemühungen einsetzen, falls ein befriedigender Erfolg erzielt werden soll. Es genügt durchaus nicht, daß der Turm von einem Punkte aus einmal auf einen Augenblick zur Gänze sichtbar wird.



Abb. 9.

Das zeigt deutlich Abb. 10, die den Zustand nach Erweiterung der Rathausgasse und bauordnungsgemäßer Verbauung der Eckbauplätze darstellt. Wir können hier wohl den Turm zur Gänze erblicken, aber — abgesehen davon, daß bei einem einzigen Schritte nach rechts oder links sich neuerdings die gewaltigen Massen der neuen Zinsgebäude über ihn hinwegschieben — ist seine Bedeutung als beherrschendes Bauwerk vollkommen erloschen, ja, er wird von den Zinshäusern geradezu erdrückt. Das, was so sehr zum Gefallen, zur Freude an diesem Anblick beitrug, gerade das, worauf sich eine erhaltende Tätigkeit erstrecken müßte: die Bildwirkung ist vollkommen vernichtet.

Die bloße Erweiterung der Rathausgasse genügt also keineswegs; es ist unbedingt notwendig, daß der Turm wieder frei aus der Gebäudemasse herausgeschält werde. Er bedarf als solcher und



Abb. 10.

im Zusammenhange mit seiner Umgebung unbedingt des freien Himmels als Hintergrund. Wie ist dies ohne allzu große wirtschaftliche Opfer zu erreichen? Dadurch, daß wir die kleine Eckbaustelle unbebaut lassen, an ihrer Stelle eine kleine Platzeinbuchtung schaffen oder, was auch vollkommen genügen würde, dadurch, daß wir wenigstens die oberen zwei Geschosse unbebaut lassen. Diesen Zustand zeigt Abb. 11.

Wir sehen: die Masse schiebt sich wieder von dem Turme etwas ab. Er bekommt Luft. Sein Umriß hebt sich neuerdings klar vom Himmel ab und die Umrißlinie der Platzwand löst sich wieder in leichtbewegter Linienführung aus dem Banne der starren toten Formen der zweiten Abbildung.

Das alte Bild ist es nun freilich nicht, aber doch ein neues, und ich glaube, wir hätten damit denn doch soviel gerettet, daß ein Geldopfer wohl am Platze wäre.

Demzufolge wurde eine von Professor Hrach erläuterte und von der akademischen Architektenschaft Brünns unterzeichnete Eingabe an die Gemeindevertretung gemacht, die sich im Kerne der vorgebrachten Anregung anschließt, jedoch dadurch noch erweitert erscheint, als sie in einzelnen Punkten insbesondere auf die zukünftige Gestaltung des Krautmarktes Rücksicht nimmt, mit folgenden Vorschlägen:

1. Es möge die rechte Ecke der Rathausgasse, wenn es zum Umbau der Umgebung kommt, so weit unverbaut bleiben, als sich die Grundfläche des alten Eckhauses erstreckt, oder doch nur so hoch verbaut werden, daß der Rathausturm im Bilde rechts und links Luft behält. Verschiedenartige Lösungen sind in dem Lageplan ersichtlich gemacht.

2. Die neu zu erbauenden Häuser neben der Ecke müssen von jedem Eckaufbau (Turm, Kuppel u. dgl.) freibleiben, um jeden Wettbewerb mit dem Rathausturme fernzuhalten.

3. Die Geschoßhöhen der Neubauten sollen tunlichst niedrig gehalten werden, um die Gesamthöhe der Häuser zu verringern.

4. Die Gemeindeverwaltung wolle die an das alte Rathaus angrenzenden und die übrigen Häuser des Rathausblockes, insbesondere gegen den Krautmarkt, in ihren Besitz bringen, weil dies doch unausbleiblich ist und je früher, desto billiger kommt, und weil dadurch die Möglichkeit geschaffen wird, das gegenwärtig verdorbene Stadtbild wieder einmal in altem Glanz erstehen zu lassen.

5. Es möge bei den weiteren Regelungen der Fluchtlinien am Krautmarkte wie auch überhaupt die Abhobelung aller Vorsprünge, Brüche und Krümmungen der Baulinie tunlichst vermieden werden.



Abb. 11.

6. Es mögen bei der Lösung städtebaulicher Fragen von künstlerischer Bedeutung Künstler in weitergehendem Maße als bisher herangezogen werden und ihre begründeten, dem Stande der modernen künstlerischen Bestrebungen entsprechenden, im übrigen auch alle anderen einschneidenden Faktoren berücksichtigenden Vorschläge so weit als möglich beachtet werden.

Brünn, am 17. Januar 1910.

O. ö. Professor Ferdinand Hrach, diplomierter Architekt, Konservator der k. k. Zentralkommission für Kunst- und historische Denkmale, Direktor Julius Leisching, Architekt. K. k. Professor Heinrich Holitzky, Architekt. K. k. Professor Leopold Mayer, Architekt, Korrespondent der k. k. Zentralkommission für Kunst- und historische Denkmale, K. k. Professor Maximilian Monter, Architekt. A. ö. Professor Dr. Josef Dell, Architekt, Korrespondent der k. k. Zentralkommission für Kunst- und historische Denkmale. Max Stary, Architekt, Dozent für Städtebau.

CHRONIK.

Bedingungen und Programm für den Wettbewerb um Entwürfe zu einem BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS SÜDGELÄNDE DER STADT SCHÖNEBERG.

I. Die Stadtgemeinde Schöneberg veranstaltet einen öffentlichen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einem Bebauungsplan für das noch unbebaute Südgelände der Stadt.

II. Die Unterlagen und zwar:

ein Übersichtsplan der Stadt Schöneberg im Maßstab 1 : 4000,

ein Lageplan des Südgeländes im Maßstab 1 : 2000 mit Höhenkurven und den Linien der Hauptverkehrsstraßen,

Längen- und Querprofile des die Schnellbahn enthaltenden Straßenzuges, Längenprofile des Sachsendammes, der Thorwaldsen- und Rubensstraße, sowie

Längen- und Querprofile des Parkstreifens an der Militär-, Dresdener und Anhalter Bahn,

die wichtigsten Bestimmungen der für das Gelände zurzeit geltenden Baupolizeiverordnung,

sind gegen Einsendung eines Betrages von 30 M., der im Falle der Rücksendung der Unterlagen in unbeschädigtem Zustande innerhalb acht Tagen, sowie nach Ablieferung der Entwürfe zurückerstattet wird, von dem Magistrat zu beziehen.

III. Die Entwürfe sind spätestens bis zum 20. Dezember d. J. bei dem Magistrat der Stadt Schöneberg, Rathaus, Kaiser-Wilhelm-Platz 3, gegen Bescheinigung einzureichen oder an dem genannten Tage nach Ausweis des Poststempels dem Postamte des Aufgabeortes zur Beförderung zu übergeben.*)

IV. Preisgericht:

1. Oberbürgermeister Wilde,
2. Stadtbaurat, Königlicher Baurat Gerlach,
3. Stadtbaurat Egeling,
4. Stadtrat, Geheimer Regierungsrat Harder,
5. Stadtverordneten-Vorsteher Justizrat Reinbacher,
6. Stadtverordneter Jatzow und
7. Stadtverordneter Zobel in Schöneberg,
8. Landesbaurat Professor Th. Goecke in Berlin,
9. Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Ing. Henrici in Aachen,
10. Geheimer Oberbaurat Professor Hofmann in Darmstadt,
11. Geheimer Oberbaurat Launer, vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin.

Das Preisgericht ist stimmfähig, wenn mindestens sieben Mitglieder anwesend, von denen mindestens vier Sachverständige sind. Die Entscheidung des Preisgerichts erfolgt durch einfachen Mehrheitsbeschluß.

*) In der Sitzung des Magistrats vom 29. 8. ist der Termin bis zum 21. 1. 1911 verlängert worden.

Etwaige notwendige Ergänzungen des Preisgerichts werden durch den Magistrat bestimmt und veröffentlicht.

V. Preise:

der 1. Preis 10 000 M.
„ 2. „ 6 000 „
„ 3. „ 3 000 „

Durch Mehrheitsbeschluß kann das Preisgericht den Gesamtbetrag der Preise auch in anderer Weise verteilen, falls nach seiner Ansicht die Bewertung der Entwürfe dies angezeigt erscheinen läßt. Das Preisgericht behält sich vor, weitere Entwürfe zum Ankauf zu empfehlen.

Die preisgekrönten und angekauften Entwürfe gehen durch die Auszahlung der Preise in das unbeschränkte Eigentum der Stadt über. Das Recht der Veröffentlichung steht in allen Fällen den Verfassern zu.

Die Entscheidung des Preisgerichts wird in der Zeitschrift „Der Städtebau", der „Deutschen Bauzeitung", im „Zentralblatt der Bauverwaltung", in der „Süddeutschen Bauzeitung", in der „Bauzeitung für Württemberg, Baden, Hessen und Elsaß-Lothringen", in der „Schweizerischen Bauzeitung" sowie in der „Wochenschrift für den österreichischen Architekten- und Ingenieur-Verein" bekanntgegeben. Die Entwürfe werden nach Entscheidung des Preisgerichts zwei Wochen lang öffentlich ausgestellt werden, Ort und Zeit der Ausstellung werden in den genannten Zeitschriften bekanntgegeben.

VI. Seitens der Bewerber sind an Zeichnungen einzureichen:

a) ein allgemeiner Bebauungsplan im Maßstabe 1 : 2000 mit den erforderlichen Quer- und Längenprofilen,
b) Typen von Häusern der einzelnen Bauklassen und zwar Ansichten, Grundrisse und Schnitte im Maßstab 1 : 100,
c) Darstellungen von Straßeneinblicken an besonders wichtigen Punkten,
d) Aufteilungszeichnungen einzelner, besonders wichtiger Straßen und Baublöcke im Maßstab 1 : 500,
e) ein Erläuterungsbericht.

VII. Zur Erläuterung der zu lösenden Aufgaben dienen die folgenden allgemeinen Gesichtspunkte:

1. Das für die Bebauung zu erschließende Gelände wird umschlossen von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, der Rubensstraße, der Steglitz-Mariendorfer Grenze, Dresdener und Anhalter Eisenbahn und dem Sachsendamm,

2. die zurzeit bestehende für dieses Gelände maßgebende Bauordnung vom 15. März 1910 schreibt landhausmäßige Bebauung vor, ein Umstand, der für die Erschließung dieses Geländes ein erhebliches Hemmnis bildet, vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht. Außerdem erscheint es auch aus künstlerischen Rücksichten ratsam, eine staffelförmige Abstufung der Bebauung eintreten zu lassen, derart, daß für die Hauptverkehrsstraßen vierstöckige geschlossene Bebauung, für Straßen zweiter Ordnung geschlossene dreistöckige Bebauung, für einen weiteren Teil des Geländes eine Bebauung mit Einfamilien-Reihenhäusern (zum Teil in Gruppen) durchgeführt würde, während der Rest für freistehende Landhäuser vorzubehalten wäre.

Es wird damit gerechnet, daß die Bestimmungen der erwähnten Baupolizeiordnung hinsichtlich des Bauwichs geändert werden. Dem Antrag auf Änderung der bestehenden Bauordnung nach diesen Gesichtspunkten soll ein Bebauungsplan als Grundlage dienen, der den neuzeitlichen städtebaulichen Anforderungen in künstlerischer, verkehrstechnischer, wirtschaftlicher und gesundheitlicher Hinsicht entspricht. Für das an das Südgelände der Stadt nördlich der Ringbahn anschließende Gelände ist eine fünfstöckige Bauweise mit höchstens 22 m Höhe, vom Bürgersteig bis Hauptgesims gerechnet, zulässig; für die übrigen angrenzenden Gebiete gilt die Baupolizeiverordnung vom 15. März 1910 für die Vororte außerhalb der Ringbahn.

3. Das zu erschließende Gelände soll zum überwiegenden Teil eine ruhige Wohngegend bilden; die Errichtung von Fabrikanlagen innerhalb des Geländes ist unstatthaft.

4. Im einzelnen ist bei der Ausarbeitung des Bebauungsplanes auf folgendes Rücksicht zu nehmen:

a) Im Lageplan (Anlage B) ist die Linie der Schnellbahn eingezeichnet. Diese verläuft bis zum Punkt p als Untergrundbahn, von da ab südlich als Einschnittbahn. Die Lage der drei geplanten Schnellbahnhöfe sowie die voraussichtliche Lage eines im südlichen Teil des Geländes geplanten Staatsbahnhofs an der Strecke nach Groß-Lichterfelde-Ost zwischen den Bahnhöfen Papestraße und Südende geht ebenfalls aus dem Lageplan hervor.

Die Hauptverkehrsstraße des Südgeländes soll der Schnellbahnlinie im allgemeinen folgen und eine Mindestbreite von 50 m erhalten, wobei auf die Bahn 20,20 m, auf die Bürgersteige je 4,5—9 m, auf die Fahrdämme je 7,5—15 m und auf die Promenadenwege zu beiden Seiten der Bahn je 2,9—5,6 m gerechnet werden.

Die übrigen wünschenswerten Verkehrsstraßen sind im Lageplan punktiert eingetragen, nämlich von dem nördlichen Ende der mittleren Hauptstrecke nach Nordosten (Sachsendamm) und vom südlichen Ende nach Südosten (Südende) sowie ferner im Zuge der Hedwigstraße. Hierbei wird ausdrücklich hervorgehoben, daß diese Einzeichnungen weder hinsichtlich der Breite noch hinsichtlich der Lage bei der Bearbeitung des Bebauungsplanes maßgebend sein sollen.

b) Im Lageplan sind 1—2 Plätze vorzusehen, die dem Marktbedürfnis des ganzen Südgeländes Rechnung tragen;

c) desgleichen eine Parkanlage von mindestens 12 ha Gesamtfläche (ohne Straßenland) als Abschluß des Geländes längs den Bahnkörpern der Anhalter bezw. Militärbahn. Am nördlichen Ende dieses Parks ist die Errichtung eines Schwimmbades geplant. Mindestens 4 ha des für den Park bestimmten Geländes sind als Kinderspielplätze vorzusehen, wobei auf die Schaffung einer Spielwiese Wert gelegt wird. Es wird den Bewerbern anheimgestellt, die gesamte Parkfläche auch in anderer Weise auf dem Gebiete des Südgeländes zu verteilen, falls ihnen das aus besonderen Gründen ratsam erscheint.

Für die längs des Parks an der Anhalter bezw. Militärbahn anzulegende Straße empfiehlt es sich nicht, ausschließlich einseitige Bebauung zu wählen; vielmehr ist es erwünscht, auch auf der östlichen Seite der Straße eine teilweise Randbebauung etwa mit Villen vorzusehen.

d) An öffentlichen Gebäuden sind im Bebauungsplan weiterhin vorzusehen:

aa) eine Feuerwehrkaserne,
bb) eine höhere Knabenschule,
cc) eine Fortbildungsschule,
dd) eine höhere Töchterschule,
ee) zwei Volksschulen,
ff) eine Kirche,

wobei für die höheren Schulen eine Lage mehr in der Mitte des Geländes, für die beiden Volksschulen dagegen mehr im Süden des Geländes in Frage kommt.

Die Lage dieser Gebäude ist im Bebauungsplan in den Umrißlinien einzutragen.

5. Es wird großer Wert darauf gelegt, daß die wellenförmige Form des Geländes beibehalten wird.

6. Rücksicht auf die zurzeit bestehenden Grundstücksgrenzen ist nicht geboten, da eine spätere Umlegung der Grundstücke beabsichtigt ist.

BERICHTIGUNG: Wie auf der Tafel 38 II des die Berliner Städtebau-Ausstellung behandelnden Doppelheftes schon ersichtlich, stellt die Abbildung links die Kreuzungsstation zweier Röhrenbahnen in London dar und nicht, wie im Text irrtümlich angegeben, das Gebäude und die Inneneinrichtung des Endbahnhofes der Hudson- und Manhattan-Untergrundbahn in New York. Abgesehen von einigen Druckfehlern, die der Leser schon von selbst verbessert, ist auf Seite 92 im dritten Absatz der linken Spalte zu berichtigen „modernste aller modernen" statt anderen Großstädte.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

7. Jahrgang 1910 10. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE · CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DIE STADTMITTE VON PARIS UND DIE KNOTENPUNKTE DES VERKEHRS.

Von E. HÉNARD, Architekt, Paris, mit 4 Tafeln.

Alle großen Städte und besonders die großen Hauptstädte von Europa, die durch ein Jahrhunderte lang fortgesetztes Wachstum ihrer Bevölkerung und ihrer Bodenfläche langsam entstanden sind, haben sich nach einem von gewissen Grundsätzen bestimmten Plan entwickelt, der genau das Gegenteil von dem ist, was er für eine gute Verkehrsbewegung unserer Zeit sein sollte.

In der Tat enthält der ursprüngliche Stadtkern nur schmale Straßen; diese Straßen, die man im Mittelalter als vollauf genügend für die seltenen Beförderungsmittel, über die man verfügen konnte, betrachtete, sind jetzt viel zu eng für unsere gegenwärtigen Verkehrsmittel. In einer entgegengesetzten Gedankenordnung war man, als man neue Viertel anlegte, und nicht ohne Grund auf immer breitere Straßen bedacht. Daraus ergibt sich, daß die Verkehrsströmung in der Stadt, die, ohne mit dem Blutumlaufe eines lebenden Organismus gleichgesetzt werden zu können, doch gewisse Ähnlichkeiten mit einem solchen hat, über nur immer engere Adern verfügen kann, je mehr sie sich dem Herzen nähert.

So wie nun die Stadt sich ausbreitet, vermehrt sich die Zahl der Wagen jeder Art; neue Einrichtungen, wie die der mit großer Schnelligkeit fahrenden Automobile, verschlimmern noch den Zusammenfluß. Es kommt also ein Augenblick, wo der Verkehr im Mittelpunkt der Stadt infolge Verstopfung fast unmöglich wird, und eine chirurgische Operation notwendig macht, wenn man diesem übel gebauten Organismus die Gesundheit wiedergeben will.

Man muß mit aller Notwendigkeit gewisse Straßen verbreitern, neue Zuwege (Avenuen) durchbrechen, die Kreuzungspunkte vergrößern. Aber diese Operation ist eine der am behutsamsten anzufassenden und gefährlichsten; sie fordert viel Takt und Geschicklichkeit, um da nicht zu verunstalten, wo man verbessern will. Man darf nur von dem Grundsatz ausgehen, daß alle Denkmäler ohne Ausnahme, alle Häuser von schönheitlichem Werte, alle alten Plätze mit ihren malerischen Anlagen durchaus zu schonen sind.

In der Tat befindet sich im allgemeinen der Schatz der denkwürdigen Gebäude inmitten der alten Städte, und das ist es, was die Aufgabe des modernen Straßenbaues so schwierig macht. Man kann indessen zu ihrer Lösung gelangen, wenn man die gerade Richtungslinie aufgibt und an deren Stelle die gekrümmte oder wellenförmige Linie setzt, immer wenn es sich darum handelt, erworbene Schönheiten oder malerische Gegenden zu schonen.

Um jedoch ein solches Unternehmen zu verwirklichen, ist es unerläßlich, sich an die Techniker und Künstler zu wenden; es ist unvorsichtig, die Schönheit einer Stadt den Entscheidungen der Verwaltungsbeamten zu überlassen, deren Verständnis zuweilen unzureichend ist. Viele Beamte mit hervorragendem Geist und voller vortrefflicher Ab-

sichten sind oft von der scheinbaren Einfachheit der Linien eines Planes enttäuscht. Ohne besondere Ausbildung können sie nicht verstehen, wie eine leichte Veränderung dieser Linien in unangenehmer Weise das Aussehen eines Denkmales, einer Straße oder eines öffentlichen Platzes zu verändern vermag.

Um das Hauptnetz der öffentlichen Wege einer modernen Stadt festzustellen, muß man infolge genauer Beobachtungen die hauptsächlichsten, von den Gewohnheiten der Bevölkerung geschaffenen Strömungen studieren und feststellen; man muß hierauf diesen Strömungen eine genügende Ableitung geben. Es ist dazu nicht nötig, die ganze Stadt in Verwirrung zu bringen und alle Straßen umzugestalten; es genügt, die großen notwendigen Adern einsichtsvoll anzulegen, indem man sich bemüht, sie dem System der gegenwärtig bestehenden öffentlichen Wege anzuschließen. In einem lebenden Organismus erstrecken sich die Arterien und die Venen bis zum Herzen, das den Blutumlauf regelt, aber sie stehen nicht untereinander in Verbindung; im städtischen Verkehr kreuzen sich im Gegenteil die Adern an gewissen Punkten und bilden dort Verkehrsknoten, an denen die gesteigerte Bewegung der Verkehrsmittel notwendigerweise Stockungen hervorbringt.

Bevor man ein allgemeines Verkehrssystem zu ergründen sucht, muß man prüfen, was an diesen Kreuzungspunkten oder Straßenecken vor sich geht. Wir beschäftigen uns hauptsächlich mit der Bewegung der Fuhrwerke, da die Bewegung der Fußgänger viel leichter zu regeln ist. Zur Verständlichkeit unserer Betrachtungen werden wir carrefour (Kreuzungsstelle) die den vereinigten Straßen gemeinsame Fläche nennen und wir werden alle Wege, die sich bis zur Kreuzungsstelle erstrecken, mitrechnen, selbst dann, wenn zwei dieser Wege denselben Namen, dieselbe Breite haben und der eine die Verlängerung des anderen sein sollte. Wir werden also Kreuzungsstelle mit vier Verzweigungen diejenige nennen, die aus zwei sich kreuzenden Straßen gebildet wird, Kreuzungsstelle mit sechs Verzweigungen diejenige, die aus drei sich kreuzenden Straßen gebildet wird usw. Diese Annahme erlaubt, die Frage zu verallgemeinern und darin die ungleichförmigen Knotenpunkte mit ungerader Zahl von Verzweigungen aufzunehmen. Das Studium des Wagenverkehrs an den Knotenpunkten bringt die besonderen Schwierigkeiten, denen man in den großen Hauptstädten begegnet und die ganz anderer Natur sind, als diejenigen in den Städten von geringerer Bedeutung, ans volle Licht; wir hatten diesen Unterschied schon betont, als wir von den freien Zwischenräumen sprachen (vergl. No. 1 u. 2 des Jahrg.).

In der Stadt mit weniger als 100000 Einwohnern, deren größte Ausdehnung 2 km nicht überschreitet, besteht eine Verkehrsfrage gar nicht; einige hundert Fuhrwerke, zwei oder drei Straßenbahnlinien genügen allen Bedürfnissen; wenn aber die Stadt sich bis zu 1 Million Einwohnern mit einem Durchschnittsmesser von 6 km ausdehnt, nehmen die zuerst wenig fühlbaren Hindernisse immer mehr zu. Bei 2 Millionen Einwohnern zählen die Fuhrwerke zu Tausenden; die Beförderungsmittel vermehren sich und kreuzen sich nach allen Richtungen. Es sind erst 10 Jahre her, seitdem die Verstopfung sich in Paris bis zur Unerträglichkeit gesteigert hat.

In der Tat, solange die Wagen in genügenden Abständen aufeinander folgen, und jeder auf seinem Wege eine Kreuzungsstelle zu überqueren hat, sei es indem sie ihre Schnelligkeit ein wenig beschleunigen — sei es indem sie diese ein wenig verzögern, wird keine Verstopfung entstehen. Aber wenn die Anzahl der Fuhrwerke so hoch ist, daß sie gezwungen sind, in einer Reihe zu fahren, das heißt, in einem sehr unbedeutenden Abstand voneinander und oft in zwei oder drei parallelen Reihen, dann gewinnt die Frage ein anderes Ansehen, und jeder dichte Verkehr auf einer Kreuzungsstelle läßt unlösbare Verwirrungen entstehen, die die Gegenwart von Polizeibeamten fordern, um ein wenig Ordnung in die Bewegungen zu bringen. Die Polizeimaßregeln sind ziemlich einfach, wenn es sich nur um eine Kreuzungsstelle mit vier Verzweigungen handelt, die von zwei sich kreuzenden Wegen gebildet wird. Es genügt in diesem Fall, den Verkehr in jedem der beiden Wege abwechselnd zu unterbrechen, um ein befriedigendes Ergebnis zu erhalten.

Aber wenn man sich einem Knotenpunkt mit fünf oder sechs Verzweigungen gegenüber befindet, ist dasselbe Verfahren nicht mehr möglich. Man muß das Verfahren anwenden, das wir carrefour à giration, Umkreisung der Kreuzungsstelle genannt haben und das auf folgende Beobachtungen gegründet ist:

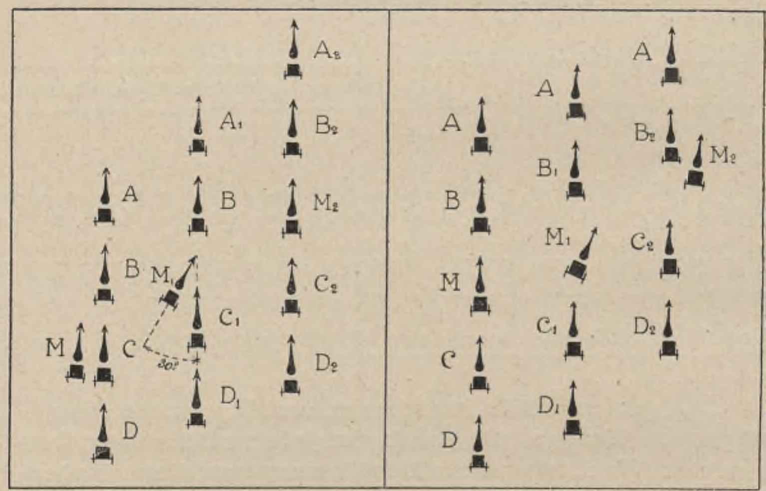


Abb. 1.

1. Betrachten wir (Abb. 1 im Text) eine Reihe von Wagen A B C D, die in einer Reihe in derselben Richtung fahren und nehmen wir einen Wagen M an außerhalb der Reihe, auch in derselben Richtung fahrend. Dieser Wagen kann sich leicht zwischen B und C einschieben, ohne die allgemeine Bewegung merklich zu vermindern, vorausgesetzt, daß er in die Reihe in einem genügend spitzen Winkel (von 30°—45° ungefähr) eintritt.

Dazu wird er parallel der Reihe fahren und einen günstigen Augenblick abpassen, um den Kopf seines Pferdes schräg hinter den Wagen B zu bringen; der Wagen C wird seine Bewegung ein wenig verlangsamen und M wird die seinige beschleunigen, um sich zwischen B und C zu bringen. Wir werden diese Bewegung prise de file = Eintritt in die Reihe nennen.

2. Die Bewegung, die wir sortie de file = Austritt aus der Reihe nennen werden, ist noch einfacher; M wird von der Richtung A B C D abschweifen, sei es nach rechts, sei es nach links, um sich davon zu entfernen, während C seine Schnelligkeit erhöhen wird, um sich B zu nähern.

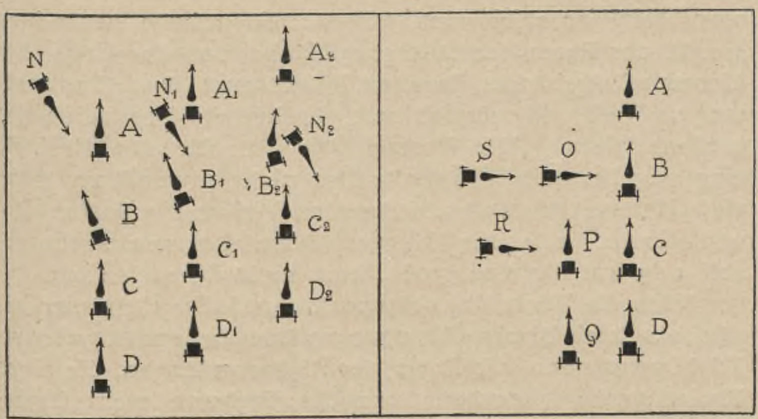


Abb. 2.

3. Wenn ein Wagen N in entgegengesetzter Richtung zu der allgemeinen Bewegung der Reihe (Abb. 2) kommt und in einem spitzen Winkel, kann er ohne große Schwierigkeit durch eine schräge Bewegung die Reihe durchkreuzen. Um dies zu erreichen, genügt es, daß die Pferde von B und N sich ein wenig seitwärts wenden, jedes in entgegengesetzter Richtung, damit N durchfahren kann. Diese Bewegung des schrägen Durchkreuzens der Reihe in entgegengesetzter Richtung kann die Wagen N und B aneinanderstoßen lassen, wenn ihre Führer ungeschickt sind.

4. Die Bewegung eines Wagens O, der eine in Bewegung befindliche Linie A B C D senkrecht zu durchkreuzen sucht, bietet noch mehr Schwierigkeiten. Wenn das Pferd des Wagens O zu sehr laufen gelassen wird, kann es ein Aufeinanderstoßen und einen Unfall herbeiführen; im entgegengesetzten Fall ist es gezwungen, stehen zu bleiben, so lange die Reihe A B C D nicht Auflösung des Zusammenhangs darbietet; aber indem er stehen bleibt, bewirkt er nach und nach das Anhalten von P Q R S usw. und veranlaßt eine gefährliche Stockung.

Aus dem Vorhergehenden ergibt sich, daß in der allgemeinen Verkehrsbewegung die einfachsten Bewegungen zweier in Beziehung zueinander stehender Wagen diese sind: Bewegung der prise de file und sortie de file = Eintritt in die Reihe und Austritt aus der Reihe in derselben Richtung; diese sind am leichtesten auszuführen und am wenigsten gefährlich.

Setzen wir den Fall und betrachten wir eine Kreuzungsstelle mit fünf Verzweigungen (Tafel 61/62, Abb. a), gebildet von einer ringförmigen Fahrbahn der Platzmitte, auf die fünf Straßen von verschiedener Breite radial zulaufen. Erweitern wir die Öffnung der Straßen bei ihrer Einmündung in die Kreuzungsstelle und stellen wir in ihre Mitte ein dreieckiges Hindernis (Zufluchtsinsel), um die Wagen, die in die ringförmige Straße wollen, zu zwingen, die Reihen des Ringes schräg anzuschneiden. Nehmen wir eine Reihe von Wagenlinien an, die sich alle in derselben Richtung bewegen (entgegengesetzt den Zeigern einer Uhr) um eine mittlere Plattform herum, die für jede Art von Beförderungsmitteln, auch für die Straßenbahnen verboten ist.

Prüfen wir nun, was in irgend einer dieser Straßen geschieht. Jeder Wagen M, der bei der Kreuzungsstelle anlangt, wird sich durch eine schräge Bewegung des Eintritts in die Kreiselbewegung der ringförmigen Reihe hineinbegeben; er wird an dieser Kreiselbewegung teilnehmen bis er in die Nähe der ihm passenden Straße kommt. und er wird dann die Kreiselbewegung durch eine einfache Bewegung des Austritts die Reihe wieder verlassen.

Daraus ergibt sich, daß irgend ein Wagen, der aus irgend einem Wege in die Kreuzungsstelle eintritt, diesen auf dem von ihm gewählten Wege auch wieder verlassen wird, ohne die Kreiselbewegung aufzuhalten, vorausgesetzt, daß er sich nach rechts oder links wenden muß, gemäß den im Lande üblichen Polizeimaßregeln. Das damit verbundene längere Herumfahren kann außer acht gelassen werden, wenn man bedenkt, was man durch den Fortfall des Anhaltens an Zeit gewinnt.

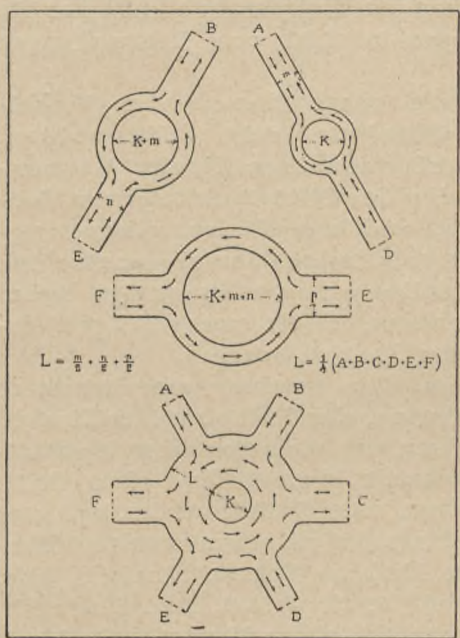


Abb. 3.

Dieselbe Regel muß für die Straßenbahnen angewandt werden, denn andernfalls würde deren Überfahrt über die Kreuzungsstelle die kreiselnde Bewegung unterbrechen. Es genügt übrigens ein einziges kreisförmiges Gleis in der Mitte (Tafel 61/62, Abb. b), um die zehn hinaufgehenden oder herunterkommenden Gleise der fünf Straßen aufzunehmen.

Wenn die Bewegung der Wagen fortlaufend ist, werden die Fußgänger viel Schwierigkeit haben, um die Kreuzungsstelle zu überschreiten. Es ist vorzuziehen, für sie unterirdische Gänge S anzulegen, um ohne Gefahr von einem Punkt des Platzes zum anderen zu gelangen. Die über der Erde befindlichen schmalen Brücken sind nicht zu empfehlen, denn sie haben eine größere Ausdehnung und Treppenhöhe als die unterirdischen Durchgänge. Diese können durch einen offenen Lichtschacht erhellt werden, der ohne Schwierigkeit im Mittelpunkt der Kreuzungsstelle anzubringen ist.

Die Bestimmung der Breite des Fahrbahnringes ist sehr wichtig, denn es ist nötig, daß die der kreiselnden Bewegung der Wagen dargebotene Bodenfläche im Verhältnis zu der Breite der Wege steht. Es ist leicht zu beweisen, daß „die Breite des Kreiselringes gleich $^1/_4$ der Gesamtbreite der darauf hinauslaufenden Fahrbahnen sein muß". Unter Fahrbahn verstehen wir den Teil des öffentlichen Weges, der von den Wagen befahren wird. Die Breite der Bürgersteige und der mittleren Plattform wird in die Berechnung nicht mit aufgenommen.

Nehmen wir an (Abb. 3 im Text) 3 Fahrbahnen A D, B E, C F; diese sollen die Breiten m, n, p haben; beständig in ihren ganzen Längen m = A = D; n = B = E; p = C = F; jede dieser Bahnen teilt sich in zwei Halbwege für die hinaufgehenden oder herunterkommenden Wagen. Es ist klar, daß wir, ohne den Verkehr zu stören, inmitten dieser Wege kreisförmige Plattformen mit irgend einem Durchmesser errichten können, vorausgesetzt, daß wir um diese

Plattformen Bahnen anordnen gleich $\frac{m}{2}, \frac{n}{2}, \frac{p}{2}$; wir werden der Plattform von A D einen beliebigen Durchmesser gleich K geben, der Plattform von B E einen Durchmesser von K + m und der Plattform von C F einen Durchmesser gleich K + m + n.

Dies gesetzt, wenn wir die drei Figuren aufeinanderlegen, erhalten wir eine Kreiselbahn mit sechs Verzweigungen, in dem die Breite L des für die Bewegung der Wagen notwendigen Ringes wird gleich sein:

$$L = \frac{m}{2} + \frac{n}{2} + \frac{p}{2} = {}^1/_4\,(A + B + C + D + E + F).$$

Man kann dieselbe Formel auch algebraisch aufstellen für eine gerade oder ungerade Zahl von Verzweigungen irgendwelcher Breite.

Man sieht, daß die ganze Theorie der Kreiselplätze auf diesem Grundsatz ruht: „Vermeiden, die Wagenreihen auf denselben Punkt herauskommen zu lassen, der der Mittelpunkt einer Verstopfung sein würde, sondern sie auf einen ringförmigen Sammelpunkt bringen, der sie nach allen Richtungen hin verteilen wird.“ Es genügt, diesen Grundgedanken zu erweitern, um ein zweckmäßiges Verkehrssystem einer großen Stadt zu erhalten.

Man findet in dem Plan gewisser amerikanischer Städte, z. B. von Washington, eine Reihe schöner Straßen, die auf einen einzigen Platz, den die Amerikaner die Stadtmitte nennen, strahlenförmig hinauslaufen. Dies findet sich auch in vielen kleinen, alten Städten wieder, und dies ist richtig, wenn die Stadtmitte nur aus wenigen Bauwerken besteht (Kirche, Rathaus, Schule, Theater). Aber in einer großen Hauptstadt ist dies falsch, denn die Anzahl der für die Einwohner notwendigen Monumentalgebäude ist zu bedeutend, um sie auf einem einzigen Platz zusammenzustellen; man darf die Gebäude allerdings auch nicht zu sehr voneinander entfernen, um nicht die Wege zu verlängern, die die Einwohner zurückzulegen haben, welche manchmal an demselben Tage mehrere dieser Gebäude besuchen.

Eine moderne Stadt wird also aus zwei Teilen bestehen: der erste wird sein der Mittelpunkt der Geschäfte und der geistigen Tätigkeit. Dort werden sich vereint finden die Agenturen, die Markthallen, die großen Kaufhäuser, die Börsen, die Banken, die Gerichte, die Verwaltungsorgane, die Museen, die Bibliotheken, die Theater usw.; der zweite Teil wird den ersten umgeben, er wird hauptsächlich von den Wohnhäusern eingenommen werden, den verschiedenen Tempeln oder Kirchen, dem örtlichen Geschäftsleben, den Promenadeplätzen. Diese beiden Teile werden sich übrigens gegenseitig durchdringen, und man wird von dem einen zum andern kommen, ohne den Übergang zu bemerken. Das System der Straßen muß also strahlenförmig sein, um die verschiedenen Wohnungsviertel mit dem Mittelpunkt der Geschäfte zu verbinden.

Die großen Adern müssen auf einen breiten Weg herauskommen, der den Umfang der Ausstrahlung begrenzt und seitlich oder in der Nähe der Hauptgebäude der Stadt entlangführt. (Tafel 61/62, Abb. a.) Dieser Ausstrahlungsring kann mehrere Formen annehmen; er kann ein einfacher Boulevard in geschlossenem Kreise sein oder eine Ringstraße bilden, geschmückt mit schönen Gärten, wie in Wien. Er kann kreisförmig, dreieckig, vieleckig usw. sein, er wird sich bis ins Unendliche verändern gemäß der Form der Stadtgrundfläche und der Lage der Monumentalgebäude. In allen Fällen muß dieser Sammelweg so breit wie möglich sein, breiter als irgendeine der großen Adern. Die Formel, die wir für den Kreiselring gegeben haben, ist für ihn nicht anwendbar, denn viele Nebenstraßen durchschneiden ihn und entlasten ihn von einem Teile der Wagen. Seine Gesamtausdehnung soll 4–5 km für eine große Stadt nicht überschreiten.

Was die Verkehrsknotenpunkte anbelangt, müssen sie alle als kreisförmige Kreuzungsplätze behandelt werden. Wohl verstanden, die Form der Platzwandungen, die einen Kreisungsring umgeben, braucht übrigens nicht kreisförmig zu sein und kann irgendeine andere Form haben, da die kreisförmige Gestalt nur für die den Wagen vorbehaltenen Bahnen nötig ist. Wenn die Anzahl der Wege, die auf einen gleichen Kreuzungspunkt herauskommen, zu beträchtlich ist, kann man mehrere Kreisungsringe zusammen gruppieren; die Bewegung der Wagen wird mit derselben Leichtigkeit vor sich gehen. (Tafel 61/62, Abb. c.)

Wenn die Stadt am Ufer des Meeres oder eines großen Sees oder eines breiten Wasserlaufes liegt, wird der Schwerpunkt der Geschäftigkeit im allgemeinen durch den Hafen und seine Zubehöre gebildet. In diesem Fall wird das allgemeine Verkehrssystem, anstatt die Gestalt eines Sternes, die Gestalt eines durch das Ufer abgeschnittenen Halbsternes annehmen. (Tafel 61/62, Abb. d.)

Der Ausstrahlungsumfang von Paris wird gegenwärtig durch den Ring der großen Boulevards gebildet (Tafel 61/62, Abb. e), der durch die Place de la Bastille und die Place de la Concorde geht. Er ist viel zu groß, denn er hat 10 km Ausdehnung und die Zahl der ausstrahlenden Wege ist zu unbedeutend. Um den Verkehr von Paris zu regeln, was sehr schwierig wird, würde es nötig sein, einen neuen Sammelweg zu gründen und die Zahl der Hauptadern zu vermehren.

Wir geben auf Tafel 63/64, Abb. a den Plan der vorhandenen Stadtmitte von Paris und auf Tafel 63/64, Abb. b den Entwurf der neu anzulegenden Straßen. Wenn wir den Plan des heutigen Stadtkerns betrachten, sehen wir, daß er durch den Boulevard Sébastopol und die Rue de Rivoli, die das bilden, was man das große Kreuz von Paris nennt, gut versorgt ist; aber die ausstrahlenden Straßen, ausgenommen die Avenue de l'Opéra, schließen schlecht an und sind ungenügend.

Um den neuen Sammelweg zu schaffen, der die Form eines Vierecks annimmt, muß man eine zweite große Kreuzung anlegen, die von der erweiterten Rue de Richelieu und der neuen Avenue du Palais-Royal gebildet wird; die vierte Seite des Vierecks würde von der neuen Avenue de l'Université gebildet werden. Von den vier Winkeln des Vierecks würden vier große, schräge Adern ausgehen bis zum äußersten Umkreise der Stadt. Man würde dem Sammelweg vier ausstrahlende kleinere, aber sehr besuchte Straßen anschließen, die Rue Montmartre, die Rue Turbigo, die Rue du Four und die Rue Monsieur le Prince.

Kreisplätze würden an den hauptsächlichsten Verkehrsknotenpunkten angelegt werden. Die Anknüpfungspunkte der Ausstrahlungen in der Avenue de l'Opéra und Avenue du Carrousel treffen nicht genau mit den Winkeln des Sammelweges zusammen, aber sie nähern sich ihnen so viel wie möglich. Man brauchte in der Tat nicht daran zu denken, irgendein Bauwerk zu zerstören. Die neuen

Straßen werden immer abgelenkt oder gekrümmt, wenn sie auf ein öffentliches Gebäude stoßen.

Dieser Entwurf würde zu seiner Verwirklichung mehrere Hundert Millionen fordern. Diese Ausgabe sieht im ersten Augenblick furchtbar aus; man muß indessen nicht vergessen, daß solche Ausgaben gerechtfertigt werden durch das Wohlbehagen, das sie einer Bevölkerung von 3 Millionen Einwohnern bringen. Unser großer Präfekt Haußmann wurde der Gegenstand der heftigsten Kritiken, als er Mitte des letzten Jahrhunderts Paris gesunder machte und umgestaltete; aber man muß heute darin übereinstimmen, daß seine Tatkraft und seine Emsigkeit der Hauptstadt Frankreichs einen großen Teil ihrer Schönheit und ihres jetzigen Reichtums gegeben haben.

VON DER TÄTIGKEIT DER KUNSTKOMMISSION IN NEW YORK.

Nach einem Vortrage von ALPH. SCHNEEGANS, Essen a. d. Ruhr.

1. Zusammensetzung der Kommission im Jahre 1907:

Herr George B. Mc. Clellan, Oberbürgermeister,

Herr J. Pierpont-Morgan, Vorsitzender des städtischen Kunstmuseums,

Herr A. Augustus Healy, Vorsitzender des Broocklyn-Institut für Kunst und Wissenschaft,

Herr John Bigelow, Vorsitzender der New Yorker Volksbibliothek.

(Diese vier Herren werden als Mitglieder ex officio bezeichnet.)

Ferner:

Herr Frank D. Millet, Maler,

Herr J. Boyle, Bildhauer,

Herr Robert W. de Forest, Privatmann,

Herr John B. Pine, Privatmann,

Herr Howard Mansfield, Privatmann,

Herr Walter Cook, Architekt.

(Diese sechs Herren wurden durch den Oberbürgermeister ernannt.)

Ferner Herr Milo Maltbie, Assistent der Kommission.

Herr Architekt Walter Cook war Mitglied der Kommission bis zu seinem Austritt am 28. Juni. An seiner Stelle wurde am 18. Juli durch den Herrn Oberbürgermeister Herr Arnold W. Brunner, Architekt, verpflichtet.

Herr Milo Maltbie trat am 1. Juli zurück. An seiner Stelle wurde Herr John Quiny Adams ernannt.

In der ersten Sitzung der Kommission am 8. Januar 1907 wurde folgender Vorstand gewählt:

Herr Robert W. de Forest, Vorsitzender,

Herr Walter Cook, stellvertretender Vorsitzender,

Herr Howard Mansfield, Schriftführer.

2. Pflichten und Rechte der Kommission.

Die Kommission hat urkundlich bestätigte gerichtsherrliche Befugnisse laut Gesetz vom 20. Juli 1907:

a) über alle Kunstwerke, welche von der Stadt New York durch Kauf, Schenkung oder sonstwie erworben werden sollen;

b) über die Entfernung, Verschiebung oder Veränderung in irgend welcher Weise sämtlicher bereits im Besitze der Stadt New York befindlichen Kunstwerke;

c) über alle Entwürfe von Gebäuden, Brücken, Toren, Umwährungen, Beleuchtungskörpern oder anderen Werken, welche auf städtischem Boden stehen oder auf einem zur Stadt gehörigen Gelände aufgeführt werden sollen, unter Berücksichtigung der Fluchtlinien, der Höhenführungen und der Planung von öffentlichen Straßen und Anlagen;

d) über alle Entwürfe von Bogenstellungen, Brücken und Baulichkeiten irgend welcher Art, welche im Besitze einer Körperschaft oder eines Privaten sind, und welche sich über irgend eine Straße, eine Allee, einen Park oder einen Platz, welche zur Stadt gehören, ausdehnen sollen.

Die Kommission hat dementsprechend zu verfahren, und ihr Einverständnis soll für alle die Bauwerke eingeholt werden, welche künftighin aufgeführt oder in Auftrag gegeben werden sollen.

Nur in dem Falle soll das Einverständnis der Kommission über solche Werke, welche künftighin aufgeführt oder in Auftrag gegeben werden sollen und im ganzen den Betrag von 250000 Dollars nicht überschreiten, nicht eingeholt werden, wenn der Oberbürgermeister oder die Ratsversammlung die genannte Kommission ersucht hat, darüber nicht zu beschließen.

Unter Kunstwerken, wie hier oben erwähnt, sind zu verstehen:

Alle Bilder, Wandschmuck, Glasmalereien, Standbilder, Reliefs oder andere Bildhauerarbeiten, Denkmäler, Brunnen, Bogenstellungen oder andere Bauwerke von dauerndem Charakter, welche zum Schmuck oder als Andenken dienen sollen.

Das Statut bestimmt weiter, daß kein Kunstwerk in den Besitz der Stadt gelangen kann, ohne daß solches Kunstwerk, oder solcher Entwurf dazu, zugleich mit einer Vorlage über die beabsichtigte Aufstellung der Kunstkommission unterbreitet und von dieser angenommen worden sei. Solange diese Genehmigung nicht erteilt ist, darf das betreffende Werk, weder auf, noch in, noch über irgend einer Baulichkeit, einer Straße, einem Park oder einem öffentlichen Platz aufgestellt oder aufgeführt werden, welche zur Stadt gehören.

Weiterhin soll kein Kunstwerk von seinem Platze verschoben werden, entfernt oder in irgend einer Weise verändert werden, ohne daß vorher der Plan dazu der Kunstkommission unterbreitet worden sei.

3. Im Jahre 1907 erledigte Geschäfte der Kommission.

a) Entwürfe von Kunstwerken:

Trinkbrunnen für Bronx Park,

Bronzetafeln für die Feuerwache in Brooklyn,

Kopie des Porträts des Herrn Hamilton,
Bronzegedenktafel für den Naturforscher Linné,
Trinkbrunnen für Menschen und Tiere für zahlreiche Punkte der Stadt,
Wandgemälde für die Morris-Hochschule.

b) Entfernung, Verschiebung oder Veränderung von Kunstwerken.

Platzveränderung von Trinkbrunnen für Menschen und Tiere,
Platzveränderung des Thorwaldsen-Denkmals.

c) Entwürfe auf Veranlassung des Oberbürgermeisters oder der Ratsversammlung:
Fabrikbau in der C. Avenue,
Feuerwache in der Belmont Avenue
Volksbad in der Carmine Street,
Speicher im Central Park,
Pathologisches Institut für das Kings County Hospital,
Krankenhaus in Kings Avenue,
Innendekoration der Polizeidirektion.

Vorlage von Gegenständen im Betrage von 1 Million Dollars oder mehr:
Blackwells Island Brücke,
Werft und Pier für Chelsea,
Brücke über den Harlemfluß,
Pathologisches Institut,
Institut für Tuberkulöse.

4. Bemerkungen über die Vorlagen.

Es folgen nun im Berichte der New Yorker Kunstkommission Abhandlungen über die Vorlagen, welche den Geist, der in der Kommission herrscht, deutlich veranschaulichen.

Von den 164 während des Jahres 1907 behandelten Vorlagen wurden 24 nach Prüfung ohne Kritik weitergegeben.

In 121 Fällen wurden die Entwürfe angenommen, wie vorgelegt, in 38 Fällen lehnte die Kommission die Entwürfe im ganzen oder teilweise ab. Von 11 Entwürfen wurden verbesserte Pläne vorgelegt und angenommen. Die übrigen Fälle wurden nicht erledigt.

Die neu vorgelegten Entwürfe haben eine Verbesserung gezeitigt, und die Kommission hat die Empfindung, daß ihre Arbeit nicht erfolglos gewesen sei, indem ein höherer schönheitlicher Maßstab für öffentliche Bauwerke gesichert werde.

Die Forderung des Statuts, daß die Genehmigung erteilt sein solle, bevor das Werk errichtet werden darf und das öffentliche Bewußtsein, daß die Pläne die Genehmigung der Kommission nicht erhalten würden, solange sie den künstlerischen Anforderungen nicht entsprächen, hat auch einen mittelbaren Erfolg gehabt, indem diejenigen, welche Pläne vorzulegen die Absicht hatten, sich immer mehr bemüht haben, sie derart künstlerisch zu gestalten, daß sie hoffen konnten, sogleich die Genehmigung zu erhalten, so daß jetzt mehr Sorgfalt auf die Ausführung solcher Pläne gelegt wird, als es früher der Fall war.

In 5 Fällen wurden die Vorlagen zurückgezogen in der Absicht, sie nochmals zu prüfen, bevor die Kommission getagt hätte. Drei Vorlagen sind bis zum Ende des Jahres unerledigt geblieben.

14 Sitzungen wurden von der Kommission gehalten. Jede Vorlage wurde sofort einer Unterkommission übertragen, bevor sie der Gesamtversammlung vorgelegt wurde.

5. Zwei Beispiele von Verhandlungen besonderer Wichtigkeit.

a) Hudson-Gedächtnisbrücke.

Unter den im verflossenen Jahre behandelten Vorlagen hat keine ein so großes Interesse erweckt, und ist soviel in den Zeitungen besprochen worden, als die Hudson-Gedächtnisbrücke.

Skizzen für die betreffende Brücke und deren Lage wurden der Kommission am 7. Juni 1906 vorgelegt. Am 2. Juli wurden genauere Zeichnungen zugleich mit einem großen Vorbilde zur Vorlage gebracht.

In der Sitzung der Kommission am 5. Juli wurde ein Bericht über diesen Gegenstand vor der Kommission durch den Chefingenieur der Brückendeputation vorgetragen, doch in Erkenntnis dessen, daß die genannten Zeichnungen nicht lange genug der Kommission vorgelegen hätten, um in der Lage zu sein, sie genügend zu prüfen, wurde die Angelegenheit vertagt. Die Vorlage wurde späterhin in besonderer Sitzung abgelehnt.

Viele waren sehr enttäuscht durch diesen Beschluß, da sie befürchteten, daß die Brücke für die Hudson-Gedächtnisfeier 1909 nicht fertiggestellt sein würde. Die Kommission brachte diesem Gesichtspunkte Verständnis entgegen und gab zu, daß es sehr wünschenswert wäre, wenn ein vornehmes zweckentsprechendes Werk zur Zeit fertig sei, damit es sich in den Rahmen einer Feier gut einfüge.

Nichtsdestoweniger aber waren andere Gesichtspunkte zu berücksichtigen, welche die Gründe aufwogen, die dafür sprachen, daß die Brücke am Tage der Gedächtnisfeier unbedingt fertig sein müßte.

Darunter waren folgende:

Die Brücke ist aufzuführen an einem hervorragend geeigneten und schönen Punkte und wird in der Landschaft ein sehr wichtiges Moment bilden; sie soll ein monumentales Bauwerk werden und zugleich als Denkmal dienen und zu guterletzt ist sie dazu berufen, die Erinnerung an die Gedächtnisfeier bei weitem zu überleben.

Diese Beurteilung ist ganz besonders hervorzuheben, weil sie ohne Zweifel von einem Kunstverständnis zeugt und eine Bewertung der Kunst angibt, welche wir bei uns sehr oft leider vermissen.

Der Bericht fährt fort: Wenn auch die Kommission gern zugab, daß die vorgelegten Entwürfe vom Standpunkte des Ingenieurs wundervoll seien, so wären sie vom architektonischen Standpunkte aus betrachtet, doch nicht derart, daß sie den Anforderungen an ein wahrhaftes Denkmal gerecht würden.

Am 11. November 1907 wurden neue Zeichnungen für die Hudson-Gedächtnisbrücke vorgelegt. Obgleich sie zu spät zur Vorlage gekommen waren, um noch in der Sitzung am 12. November behandelt zu werden, wurden doch der Brückenkommissar und der Chefingenieur, welche zugegen waren, gebeten, die Pläne zu erläutern. Die Pläne wurden sodann von der Kommission in der Sitzung am 10. Dezember behandelt und angenommen.

Ich glaube, daß man mit dem Erfolg der Kommission durchaus zufrieden sein kann. Der erste Entwurf krankte

zweifellos daran, daß es ihm an Einheitlichkeit fehlte, indem die Eisenkonstruktion sichtbar zwischen die massiven Teile der Brücke eingefügt war.

Im anderen Bilde ist eine ganz andere einheitliche Sprache vertreten; wir haben ein monumentales Bauwerk vor uns, welches stolz den Namen, dem es gewidmet ist, verkündet.

b) Trinkbrunnen.

Während des Jahres wurden zahlreiche Entwürfe von Trinkbrunnen für Pferde vorgelegt. Auf den ersten Blick scheint ein solcher Gegenstand von untergeordneter Bedeutung zu sein; in Wirklichkeit aber ist gerade diese Sache eines der wichtigsten Verhandlungsgegenstände der Kommission gewesen.

Neben den verschiedenen Anforderungen an solche Brunnen, wie Höhe, Form, Größe, Bequemlichkeit zum Trinken für ein Gespann, außerdem die Kosten usw. ist die eine Frage von allergrößter Wichtigkeit: Ist ein Brunnen an diesem Platze richtig? Oft werden Lagen ausgesucht wo bereits ganz in der Nähe Brunnen vorhanden sind.

Um die Platzfrage zu beantworten, ist nicht nur die Lage an und für sich zu berücksichtigen, sondern es soll die unmittelbare Nachbarschaft untersucht werden. Oft werden Lagen ausgesucht, in einer kleinen krummen Gasse, wo das Gespann sofort den Verkehr hemmen würde.

Obwohl nun zweifellos der Hauptzweck solcher Brunnen der ist, die Pferde zu tränken, sollen doch nicht Form und Material derart sein dürfen, daß sie Auge und Örtlichkeit beleidigen. Diejenigen, die für solche Anlagen Geld stiften, sind für gewöhnlich Leute von Kultur und Bildung. Die Stadt strebt danach, die Lebensbedingungen für die Menschen, sowie für die Tiere zu verbessern. Ein hübscher Brunnen erfreut alle, die ihn sehen und wird deswegen, weil er von angenehmem Äußeren ist, in seiner wohltätigen Eigenschaft für die Pferde in keiner Weise berührt. Die Kommission hat versucht, dem Trinkbrunnen ein besseres Aussehen und auch ein beständiges Material zu sichern.

In der Sitzung der Kommission am 13. November 1906 berichtete der Vorsitzende, daß infolge der Ablehnung von Entwürfen für Trinkbrunnen, welche die Kommission als ungeeignet bezeichnet hatte und des berechtigten Wunsches, Trinkbrunnen von hübschem Aussehen durch die ganze Stadt auszuführen, der Beschluß gefaßt worden sei, einen Wettbewerb unter der Führung des Professors Herrn A. D. F. Hamilton von der Columbia-Universität auszuschreiben, um gefällige Entwürfe zu erhalten und daß als Ergebnis eine große Anzahl von Entwürfen vorgelegt worden sei, von denen einem der erste Preis zuerkannt worden sei und andere eine lobende Erwähnung erhalten hätten. Der Vorsitzende schlug vor, daß die Kommission einige dieser Entwürfe genau prüfen möge, und insofern diese Zustimmung fänden, sie als geeignet erklären möchte, an irgendeinem von der Kommission genehmigten Platze errichtet zu werden.

Die Folge dieser Erklärung würde durchaus nicht die Kommission für irgendeinen Entwurf binden, jedoch die Stifter derartiger Anlagen ermutigen, dem einen oder dem anderen Entwurfe ihre Zuneigung zu widmen und die Errichtung solcher Trinkbrunnen in der Stadt durch private Mittel erleichtern.

Die Kommission verfolgte diesen Vorschlag und gab die Erklärung ihres Wohlwollens gegenüber verschiedenen Entwürfen, sofern sie in vorgeschriebener Form für einen geeigneten Platz vorgelegt würden. Natürlicherweise verlangt die Kommission keine Meisterwerke, da in erster Linie den praktischen Bedürfnissen Rechnung zu tragen sei; aber es ist ein großer Weg zwischen Meisterwerken und Häßlichkeiten. Der Erfolg ist darin zu suchen, unter den obwaltenden Umständen das beste zu finden. Infolge aller dieser Anregungen der Kunstkommission werden viele in letzter Zeit errichtete Brunnen den Stiftern stets zur Ehre gereichen.

Der Berichterstatter hat ganz recht, wenn er sagt, daß auf den ersten Blick diese Angelegenheit erscheint, als wäre sie ohne Bedeutung und wir müssen hier erkennen, welche Wichtigkeit für die Kunstentwicklung doch in diesem unscheinbaren Vorwurfe liegt.

Vorgeschlagen war eine Badewanne mit doppelten Klosettsitzen. Von der Kommission wurde ein zweckentsprechender Brunnen von anständiger, sinngemäßer Form der Stadt New York überreicht.

Diese zwei Beispiele zeigen nur zu deutlich den gesunden Sinn, dem wir zusteuern müssen. Der Brunnen soll zweckentsprechend sein, kein „Meisterwerk" sein, sondern in einfacher Weise seine bescheidene Rolle spielen. Auch die bescheidene Rolle hat ihren Wert, und die Hauptsache wird stets das „Ganze" bleiben müssen, dem das Kleine sich unterzuordnen hat.

6. Was lehrt uns dieser Bericht der Kunstkommission der Stadt New York?

In erster Linie ersehen wir, daß die Stadt New York in der Errichtung einer Kunstkommission uns weit voraus ist, indem diese schon über 10 Jahre besteht.

Gewiß hat zum Beispiel auch die Stadt Berlin eine Kunstdeputation. Diese hat aber nicht dieselben Befugnisse wie die Kunstkommission New Yorks; die Berliner Kunstdeputation ist, dem Vernehmen nach, aus einer Stiftung entstanden und hat etwa 100 000 Mark jährlich zur Verfügung für Kunstzwecke. Die Kunstkommission New Yorks hat eine viel größere Bedeutung. Bevor ich auf die Rechte und Pflichten näher eingehe, möchte ich auf die Zusammensetzung des Kollegiums aufmerksam machen.

An der Spitze der Oberbürgermeister; neben ihm namhafte Persönlichkeiten der Stadt, wie z. B. Herr Pierpont Morgan. Unter den vom Oberbürgermeister ernannten Herren sehen wir einen Maler, einen Bildhauer, einen Architekten und 3 Privatleute oder Laien. Diese Zusammensetzung entspricht im großen und ganzen dem, was man sich bei uns und für unsere Verhältnisse vorstellt, wenn eine sogenannte „Kunstkommission" ins Leben gerufen werden sollte.

Die „Pflichten und Rechte" sind bei dem Bericht das Bemerkenswerteste für uns: denn sie geben uns einen Blick in die innere Verwaltung und ihre Gebarung.

Im englischen Text heißt es:

„The art commission has jurisdiction over!"

Ich habe das Wort „jurisdiction" mit „gerichtsherrlichen Befugnissen" übersetzt. Ob gemeint sei, daß eine Art Gerichtsbarkeit damit verbunden ist, welche mit den Gerichten in Beziehung stehen soll, glaube ich nicht. Ich meine eher, daß etwas ähnliches wie unsere baupolizeilichen Rechte darin zu suchen ist oder aber

Rechte, welche denjenigen einem Preisgerichte bei Wettbewerben gleichkommen. Eine Beurteilung würde aber im Englischen „judgement" heißen oder „estimation" und es wäre auch im Deutschen darin nicht der ganze Rechtsbegriff enthalten, der dieser Kunstkommission zu eigen ist. Vielleicht könnte man im Deutschen sagen:

„gerichtlich anerkannte Begutachtung".

Der Paragraph c spricht im ursprünglichen Text von „land belonging to the City", was ich übersetzt habe: „Land, welches zur Stadt gehört". Ich glaube sogar, daß es besser heißen sollte: „Land, das zum Stadtbezirk gehört", da sonst angenommen werden könnte, daß damit gemeint sei, daß das Land der Stadt gehören soll, und das ist natürlich ein gewaltiger Unterschied.

Der Paragraph c heißt folgendermaßen:

Bis zum 20. Juli 1907 hatte die Kommission urkundlich bestätigte, gerichtsherrliche Befugnisse über alle Entwürfe von städtischen Gebäuden, Brücken, Toren, Umwehrungen, Beleuchtungskörpern oder anderen Werken, welche auf städtischem Boden stehen oder auf einem zur Stadt gehörigen Gelände aufgeführt werden sollen; über alle Entwürfe von Fluchtlinien, Höhenführung und Planung von öffentlichen Straßen und Anlagen, von Bogenstellungen, Brücken und Baulichkeiten irgendwelcher Art, welche im Besitze einer Körperschaft oder eines Privaten sind und welche sich über irgendeine Straße, einen Park oder einen Platz ausdehnen sollen, welche zur Stadt gehören, sofern diese Entwürfe durch den Oberbürgermeister oder durch die Ratsversammlung der Kommission überwiesen worden sind.

Sehr bemerkenswert ist der letzte Satz dieses Paragraphen: sofern diese Entwürfe durch den Oberbürgermeister oder durch die Ratsversammlung der Kommission überwiesen worden sind. Mit anderen Worten, auf unsere Verhältnisse übertragen: Der Herr Oberbürgermeister oder die Stadtverordneten würden erst beschließen, dies oder jenes der Kommission zu überweisen.

Allerdings hat die am 20. Juli 1907 erfolgte Änderung des Statuts diese Einschränkung der Befugnisse der Kommission aufgehoben, indem es heißt: Nur in dem Falle soll das Einverständnis der Kommission über solche Werke, welche künftighin aufgeführt oder in Auftrag gegeben werden sollen und im ganzen den Betrag von 250 000 Dollars nicht überschreiten, nicht eingeholt werden, wenn der Oberbürgermeister oder die Ratsversammlung die genannte Kommission ersucht hat, darüber nicht zu beschließen.

Es ist also nunmehr umgekehrt wie früher:

Die Kommission hat das Recht, über alles sich zu äußern, der Oberbürgermeister nur das Recht des Vetos bei der einen oder anderen Gelegenheit.

Es geht aus den „Pflichten und Rechten" klar hervor, daß diese Kunstkommission von der allergrößten Bedeutung sein kann, denn sie hat ihre Rechte auszuüben über alles, was gebaut werden soll, über anzukaufende Kunstwerke, über Veränderungen irgendwelcher Art an bestehenden Kunstwerken.

Was die Gegenstände anbetrifft, welche von der Kommission behandelt werden, so sehen wir ziemlich alles vertreten, selbst Fabrikbauten und Speicher, Piers und Werften, also auch reine Ingenieurbauten. Es ist aber offenbar, daß die Kommission lange nicht alle Bauwerke zur Kritik bekommen hat, welche die Bauerlaubnis nachgesucht haben, denn die Kommission hat nach dem Bericht in einem Jahre nur 14 Sitzungen abgehalten.

Es heißt da:

14 Sitzungen wurden von der Kommission gehalten. Jede Vorlage wurde sofort einer Unterkommission übertragen, bevor sie der Gesamtversammlung vorgelegt wurde.

Was die Beispiele anbelangt, welche ich Ihnen vorgeführt habe, so geben sie ein deutliches Bild von dem Ernst, mit dem die nüchternen Amerikaner an künstlerische Fragen herantreten. Außerordentlich lehrreich ist, wie die Kommission der Fertigstellung der Hudsonbrücke zu einem bestimmten Termin eine geringere Bedeutung beimißt als einer glücklichen Ausbildung.

Auch in den anderen Beispielen ist es sehr erfreulich, zu sehen, wie die Kunstkommission sich scheinbar gleichgültiger Dinge mit Eifer annimmt. In die Klasse der Trinkbrunnen würden bei uns fallen:

Feuermelder, Litfaßsäulen, Straßenautomaten, Milchbuden, Masten für elektrische Anlagen jeglicher Art usw.

GROSS-KOPENHAGEN.

Von ROLF ERSLEV, Kopenhagen.

Kopenhagen, die Hauptstadt Dänemarks, mit Vorstädten (Frederiksberg, Hellerup und Charlottenlund) hatte Januar 1910 570 000 Einwohner. Die Stadt wandelt sich jetzt um, wie nie früher; hier soll jedoch nur ein Teil der neuen Anlagen erwähnt werden, der zeigt, daß man für denselben Preis einen schönen Straßenplan haben kann, statt eines solchen, der lediglich das Gelände ausschlachtet.

Der schlechten Eisenbahnverhältnisse wegen werden zurzeit neue Verbindungen und Bahnhöfe geschaffen; der neue Hauptgüterbahnhof und die großen Eisenbahnwerkstätten sind schon in Gebrauch genommen; der neue Hauptpersonenbahnhof mit den Verbindungen nach West und Süd (Warnemünde—Gedser) wird im Jahre 1911 eröffnet; die Verbindungen vom Hauptbahnhof nach Nord und zur Fähre nach Malmö (Stockholm) sollen im Jahre 1914 folgen, noch später eine Ringbahn.

Das frühere große Eisenbahngelände hat die Stadt Kopenhagen für 15 Millionen Kronen (über 16 Millionen Mark) gekauft, um darauf in den Jahren 1912—16 einen neuen Stadtteil zu schaffen. Da diese Fläche gerade in der Stadtmitte liegt und von breiten Straßen und Seen umgeben ist, haben die neuen Anlagen besonderes Interesse für ganz Groß-Kopenhagen.

Im Textbilde 4 ist diese Fläche nebst ihrer Umgebung dargestellt, wie sie verwendet werden soll nach den Absichten der Stadt (a) und wie sie verwendet werden sollte

nach dem Vorschlage des Verfassers (b). Die alte Bebauung ist schraffiert, die neue ist schwarz angelegt.

In der Mitte unten liegt der neue Hauptbahnhof, von wo die Züge nach Nord und Malmö in einem offenen Graben mit Brücken nach dem Vester Boulevard fahren, dann weiter in einem viergleisigen Tunnel an dem unterirdischen Bahnhof Frederiksborggade vorbei nach Bahnhof Österbro, wo die Tunnelbahn als Hochbahn den Freihafen entlang fortgeführt wird. Die Bahn hier, wie auch die viergleisige Bahn nach Süd ist nur für Personenzüge in den folgenden Jahren durchgebrochen und durch offenes Land mit besonders großen und guten Bebauungsverhältnissen geführt werden; die breite Hauptstraße wird dann einmal die größte Verkehrsstraße der Stadt. Die Straße von A nach Süd am Rathaus entlang führt nach dem Güterbahnhof und Hafen mit zukünftigen großen Fabrikanlagen. Über den Hafen ist eine breite Drehbrücke gebaut, und weiter über die Insel Amager ist eine 38 m breite Hauptstraße, Amager Boulevard, im Bau; die Brücke liegt nicht vor der Straße A, sondern vor der

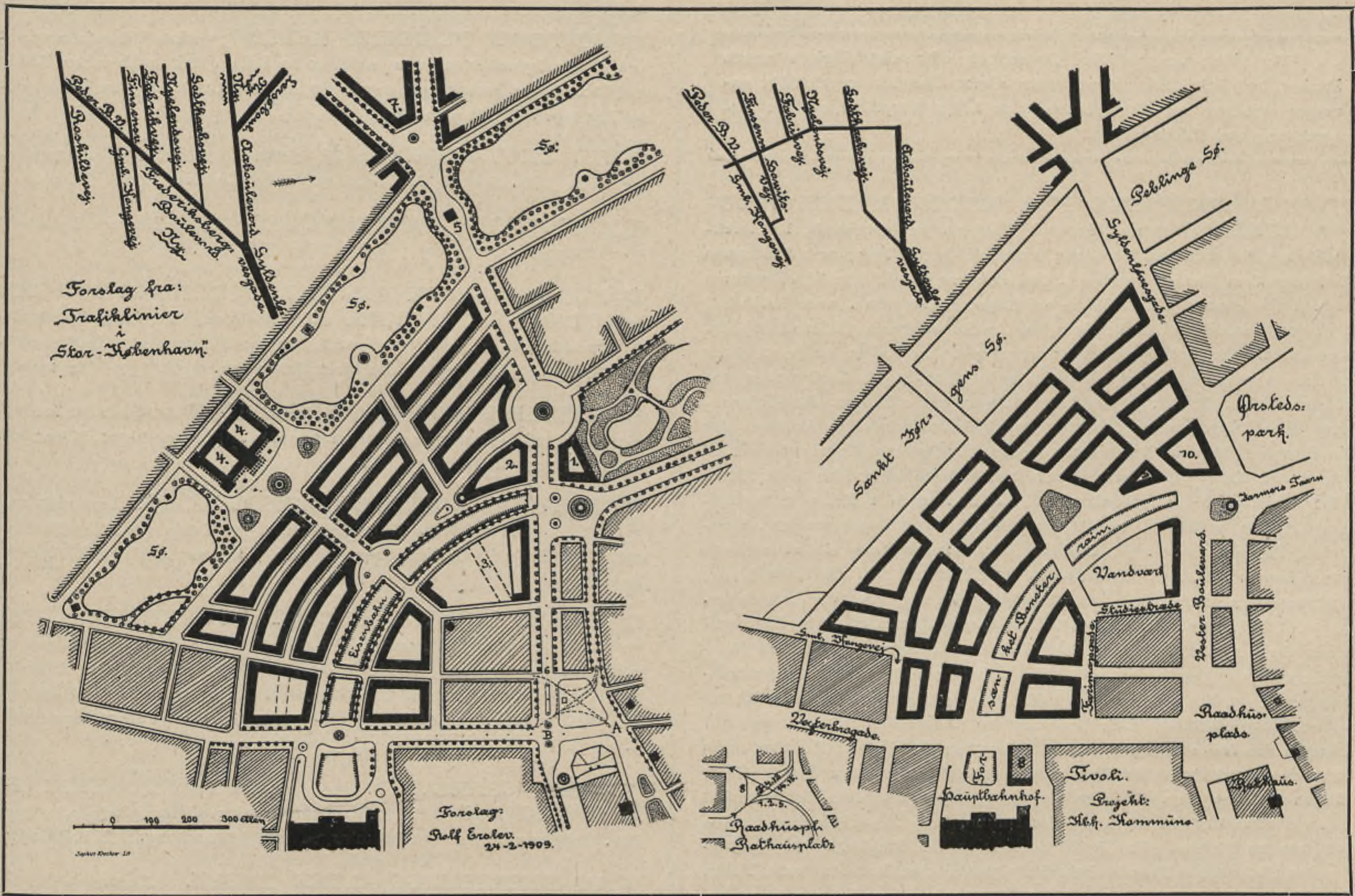


Abb. 4 a und b.

bestimmt. Der Zentralbahnhof ist groß, größer als der neue Hauptbahnhof in Hamburg (6 Bahnsteige mit 12 Gleisen, die Haupthalle mit einer Breite von 123 m, die Empfangshalle 58 × 144 m!).

Der städtische Straßenplan macht Knotenpunkt A zu einer der größten und gefährlichsten Verkehrskreuzungen der Stadt; in der engen Straße rechts Frederiksborggade verkehrten im Januar 1910 von 7—8 Uhr 5962 Fußgänger, 54 Omnibusse, 246 Automobildroschken. (Lastfuhrwerken und Radfahrern ist die Benutzung der Straße untersagt.) Vom Rathausplatz geht alle 19 Sekunden ein Straßenbahnwagen ab.

Wegen des neuen Zentralbahnhofs und der neuen Straßenanlagen wird der Verkehr in den folgenden Jahren über den Rathausplatz sehr vergrößert werden; die Fortsetzung der Gyldenlövesgade Aaboulevarden, die eine Breite von 36—41 m hat, soll deshalb in derselben Breite breiten Straße B, Vester Boulevard (ein Teil davon ist jetzt Rathausgarten).

Straßenplan rechts braucht den alten Knotenpunkt A, wodurch die Kreuzung schief wird und die vier Straßen je ihre Breite erhalten. Straßenplan links braucht B als Knotenpunkt, wodurch die Kreuzung regelmäßig wird. Die breiten Straßen (49 und 50,2 m) erlauben sowohl die Anlage ausreichender Bürgersteige für die Fußgänger als auch einen geregelten Fahrbahnverkehr. Die Verbindungsstraße Vester-Boulevard-Gyldenlövesgade zwischen Amager Boulevard und Aaboulevarden hat eine Breite von 50,2 m (Länge 1800 m), die geplante Verbindung über A nur 25,1 und 24 m. Zum Vergleich mögen folgende Zahlen dienen: Die Straße Unter den Linden in Berlin ist 60,1 m, die Esplanade in Hamburg 48 m (Länge 300 m), die Ludwigsstraße in München 37 m (Länge 1170 m) breit.

Der Straßenplan links mit den breiten Straßen hat etwas größere bebauungsfähige Fläche als der Straßenplan rechts. (Baugrund 8 und die niedergelegte Straße — punktiert — ist nicht mitgerechnet.)

Die Seen in Kopenhagen haben eine Länge von 3,1 km, die Ufer sind geradläufig und unfreundlich, sie sollen deshalb auch in einigen Jahren geändert werden, wie, ist noch unbestimmt; die Zeichnung links zeigt eine Ausführung mit Platz für ein neues Nationalmuseum. Die 38 m breite „Museumsstraße" bekommt nur wenig Verkehr und kann daher mit Monumenten oder dergleichen ausgestattet werden.

BÜCHER- UND SCHRIFTENSCHAU.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

DIE WERKSTÄTTE FÜR MODERNE LICHTBILDKUNST (Inhaberin: Susanne Homann in Darmstadt, Bismarckstraße 21) hat sich das Verdienst erworben, in der Form von Postkarten Bilder aus dem Bereich der Kunst, insbesondere von Werken der Baukunst sowohl im ganzen als auch in wichtigen Einzelheiten, von Gebäuden, Brunnen, Standbildern, Grabmälern usw., und auch Straßenbildern zu bieten. Nach trefflichen Aufnahmen sind bisher schon 44 Reihen zu je 12 Stück erschienen zum Preise von 2 M., u. a. mit Erlaubnis des Großherzogs von Hessen und bei Rhein: Jagdschloß Wolfsgarten in 2 Reihen, dann Regensburg in 2 Reihen, zur Förderung des Heimatschutzes im Auftrage des Zweigvereins Köln des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Heimatschutz: Alt-Köln in 3 Reihen, zur Dreihundertjahrfeier der Stadt Elberfeld: Alt-Elberfeld in 2 Reihen und Alt-Barmen in 1 Reihe, ferner Alt-Augsburg in 2 Reihen, endlich im Auftrage des Landesvereins „Sächsischer Heimatschutz": Alt-Dresden in 2 Reihen und als allerneueste Erscheinung: Dresden, Eliasfriedhof in 2 Reihen. Bei der Auswahl der letztgenannten Bilder hat die Geschäftsstelle des Vereins mitgewirkt.

Zur Wiedergabe wurde echter Handpressenkupferdruck gewählt, weil dieser der geeignetste ist, die Schönheit der Vorlagen mit all ihren Feinheiten voll und ganz zum Ausdruck zu bringen; außerdem ist er der haltbarste, was um deswillen von Bedeutung sein dürfte, weil diese Karten späteren Geschlechtern noch manches im Bilde zeigen können, was allmählich den Anforderungen der modernen Zeit zum Opfer fällt. Und darin liegt ein kulturhistorischer Wert dieser Arbeit. So ist der Zweck dieser Karten also auch der, den Wert und die Schönheit der alten Baudenkmäler den weitesten Kreisen vor Augen zu führen, um die Arbeit des Heimatschutzes zu fördern. Der Preis beträgt für die Mitglieder des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz M. 1,50 für eine Reihe ausschl. Porto. Die Karten sind unmittelbar von der Herausgeberin in Darmstadt zu beziehen. Auf Wunsch werden die Reihen auch auf Büttenkarton geklebt und zu einem Band geheftet, abgegeben. Wir können dem Unternehmen nur vollen Erfolg wünschen, wozu nach der bisherigen Tätigkeit der Werkstätte begründete Aussicht vorhanden ist. Insbesondere dem Städtebauer bieten diese Karten ein schönes Studienmaterial und vortreffliches Hilfsmittel bei der Arbeit! T. G.

IL BRASILE ATTUALE von Arthur Dias, u. a. die Beschreibung der hauptsächlichsten Städte Brasiliens enthaltend. Nivelle (Belgio) Stampa Lanneau & Despret 1907. Eine Zuwendung des Landwirtschaftsministeriums in Rio de Janeiro.

PRAGUE von Louis Leger, membre de l'Institut, membre associé de l'académie et de la societé royale des sciences de Prague. Mit 111 Textbildern, Paris, Verlag Renouard, H. Laurens 1907.

PRAGUE von Henri Hantoch mit Vorwort von Ernest Denis. 2. Auflage mit 12 Tafeln außer zahlreichen Textbildern. Paris, Verlag Nilsson und Prag, Verlag F. Topis.

THE TOWN PLANNING REVIEW, eine Vierteljahrsschrift in Großquartformat von ungefähr 80 Seiten, mit zahlreichen Tafeln und Textbildern, herausgegeben von der Architekturabteilung der Universität zu Liverpool. Preis 2,60 sh.

THE CITY, Monatsschrift der ersten Gartenstadt, herausgegeben von J. M. Dent & Co., Letchworth und London. Preis 3 Pence.

HAMBURGER GARTENMÖBEL. Entworfen von Leberecht Migge in Hamburg. Jakob Ochs, Hamburg.

ENTWURF EINER NEUEN BAUORDNUNG FÜR DIE STADT STRASSBURG nebst Anlagen. (Einteilung des Stadtbezirks in Bauklassen usw.) Aufgestellt von dem Beigeordneten Dr. Emerich, Straßburg i. E. Dresden, M. Du Mont Schauberg. Juni 1909/März 1910.

DRITTER VERWALTUNGSBERICHT der Stadt Schöneberg bei Berlin, erstattet vom Magistrat 1910. 1. April 1903 bis 31. März 1908. Mit Anlagen. Schöneberg 1910.

NEUERE LÄNDLICHE VOLKSSCHULEN. Bearbeitet von L. F. Karl Schmidt, K. S. Oberbaurat. 31 Tafeln nebst Abbildungen und Text. Preis in Originalmappe 24 M. Verlag von Gerhard Kühlmann, Dresden.

SOZIALE TÄTIGKEIT DER STADTGEMEINDEN. Ein Überblick über Aufgaben und Leistungen der Stadtverwaltungen in wirtschaftlich-sozialer, gesundheitlicher, geistiger und sittlicher Hinsicht. In Verbindung mit Justizrat Carl Trimborn, Stadtverordneten in Köln, von Dr. Otto Thissen. 4. Auflage. M.-Gladbach 1910, Volksvereinsverlag, G. m. b. H., Preis gebunden 2 M., postfrei 2,20 M.

JEDEM SPARSAMEN ARBEITER EIN EIGENES WOHNHAUS. Ein Beitrag zur Arbeiterwohnungsfrage von Emil Bau. Verlag der M. Du Mont Schaubergschen Buchhandlung, Köln a. Rh. 1910.

AUS FLENSBURGS ALTEN TAGEN. Zweites Heft der Folge: Kleinstadtbilder aus Schleswig-Holstein von Dr. Ernst Sauermann, Direktor des Kunstgewerbe-Museums der Stadt Flensburg, Flensburg 1910.

WOHNUNGSWESEN UND WOHNUNGSPOLITIK. Drei Vorträge von Hofrat Dr. Rudolf Maresch, Wien 1910. Im Selbstverlage der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich.

DIE BEDEUTUNG DER BAUORDNUNGEN UND DES BAUWESENS FÜR DIE WOHNUNGSFRAGE von Oberbaurat Professor Theodor Bach, Prag. Wien 1910. Im Selbstverlage der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich.

DENKSCHRIFT ÜBER DAS PROJEKT EINER KOLONIE VON FAMILIENWOHNUNGEN. Prager Volkswohnungsverein in Prag 1910.

DIE DENKMALSPFLEGE IM KÖNIGREICH SACHSEN von Dr. Robert Bruck, a. o. Professor an der Königl. Technischen Hochschule zu Dresden, Vorstand des Königl. Sächsischen Denkmalarchivs, Dresden 1910. Verlag bei Gerhardt Kühtmann.

CHRONIK

AD. HARTUNG.

Die Königliche Staatsregierung hat eine beschränkte Zahl von Architekten zu einem Wettbewerbe aufgefordert, der auf die GEWINNUNG VON ENTWÜRFEN FÜR DEN NEUBAU EINES KÖNIGLICHEN OPERNHAUSES in Berlin abzielt. Darüber kann man sich nur freuen, wenn auch unter den also Beglückten Namen fehlen, die wohl hätten erwarten dürfen, berücksichtigt zu werden. Erfreulich ist auch, daß den Architekten anheimgestellt ist, außer dem für einen bestimmten Bauplatz geforderten Entwurfe noch durch Grundrißskizzen zu erläuternde Vorschläge für andere Bauplätze zu machen. Daraus darf man wohl schließen, daß auch ein anderer Bauplatz an oder auf dem Königsplatze selbst vorgeschlagen werden kann, an dessen Westrande das noch ein Stück über die sogenannte Querallee des Tiergartens hinaus erweiterte Grundstück des Krollschen Saalbaus — bei 92 m Breite, 152 m Tiefe — in erster Linie zur Verfügung gestellt ist und zwar inmitten der Platzseite, so daß die Ecken noch anderweit bebaut werden können, hoffentlich nur nach einheitlichem Plane im Zusammenwirken mit dem Opernhause! Klar ausgesprochen ist dabei aber nicht, ob in diesem Wettbewerbe zugleich die zukünftige Gestaltung des Königsplatzes mit ins Auge zu fassen ist — und dies will uns doch als die Hauptsache erscheinen.

Denn der Wettbewerb um einen Grundlinienplan für Groß-Berlin hat aufs neue die Aufmerksamkeit auf die bekannte Tatsache gelenkt, daß dieser einstige Paradeplatz im Verhältnis zu den an ihm stehenden Gebäuden, insbesondere zum Reichstagsbau an einer übermäßigen Ausdehnung leidet, daß seine Einteilung durch die gärtnerischen Anlagen, die eine klare Entwicklung der vom Reichshause bis zu Kroll gehenden Hauptachse stören, keine glückliche ist und daß die weite Ausbuchtung des sogenannten kleinen Königsplatzes bei vollem Zugeständnisse der Berechtigung, den Ausblick über die Alsenbrücke bis zum früheren Hamburger Bahnhofe mit in die Gesamtanlage einzubeziehen, die Raumwirkung noch weiter verwässert. Ist auch der Versuch einer Dreiteilung des Königsplatzes in einem der preisgekrönten Entwürfe als verfehlt anzusehen, so geben doch andere, namentlich der Möhringsche Vorschlag Fingerzeige dafür, wie der Platz in Verbindung mit der Bebauung seines Randes umgestaltet werden kann. Diese Frage würde durch den Neubau des Opernhauses an der bestimmten Stelle allein nicht gelöst werden. T. G.

ERWEITERUNG DER GARTENSTADT PORT SUNLIGHT. Der Gründer von Port Sunlight, der bekannte englische Großindustrielle W. H. Lever, hat kürzlich unter den Studierenden der Architektur- und Städtebauschule in Liverpool ein Preisausschreiben um Entwürfe für den weiteren Ausbau seiner Gründung veranstaltet. Außer den eigentlichen Preisen, von denen der zum Preisgericht berufene Verwaltungskörper der Niederlassung einen ersten und zwei zweite Preise verteilt hat, waren 100 £ (2000 M.) für jeden Entwurf ausgesetzt, der, sei er mit einem Preise bedacht oder nicht, von dem Ausschreiber im ganzen oder in einzelnen Teilen zur Ausführung in Aussicht genommen würde. Der mit dem 1. Preis ausgezeichnete Entwurf von E. Prestwich soll, wenigstens was seine allgemeine Anordnung anbelangt, die Grundlage für die Erweiterung von Port Sunlight bilden.

Die Gartenstadt liegt auf einem sehr unregelmäßigen Gelände, das von einer Anzahl jetzt trocken gelegter Arme des Flusses Mersey durchschnitten wird. Die Straßen schließen sich zum Teil den von diesen ehemaligen Flußarmen gebildeten Vertiefungen an, die auch zu Parkanlagen benutzt worden sind; zum Teil sind die Flußarme aber auch aufgefüllt worden.

Dem Preisausschreiben lag die Aufgabe zugrunde, von der Eisenbahn her eine stattliche Zugangsstraße nach der Kirche zu schaffen und die öffentlichen Gebäude im Mittelpunkt des Orts zu einer reizvollen Gruppe zusammenzufassen. Zu diesen gehört außer der bereits bestehenden Kirche ein Museum mit einer Volksbücherei, eine höhere Schule, ein Klubhaus, ein Gasthaus, ein Krankenhaus und eine Turnhalle, die alle durch gedeckte Gänge miteinander verbunden werden sollen. Das bestehende Schwimmbad ist zu erhalten, und die vorläufige Turnhalle, ein Holzbau, soll an anderer Stelle einstweilig aufgestellt werden, bis das endgültige Bauwerk fertig ist.

Bei dem preisgekrönten Entwurf liegt die Kirche im Schwerpunkt eines Halbkreises, dessen Umfang und Durchmesser von Straßen gebildet werden; von dem Halbkreis gehen eine Anzahl strahlenförmige Straßen aus. Dadurch wird dem Ort ein Mittelpunkt gegeben, der ihm eine gewisse Ruhe und Würde verleiht; so wird die malerische Wirkung dieser Siedelung noch wesentlich erhöht und die an sich verdienstvolle Gründung, deren Wert ebensosehr auf dem Gebiete sozialer Fürsorge als auf dem des Städtebaues liegt, gewinnt noch ganz erheblich an Reiz. Wk.

Für die UMGESTALTUNG DES KLEBERPLATZES IN STRASSBURG und seine Verbindung mit einem großen Straßendurchbruch hat die Stadt Straßburg einen Wettbewerb zur Gewinnung von Vorschlägen unter den reichsangehörigen Architekten und Ingenieuren bis zum 15. November d. J. ausgeschrieben. Vier Preise von 5000, 3000, 2000 und 1000 M. sind in Aussicht genommen; zum Ankauf von weiteren Entwürfen stehen 2000 M. zur Verfügung.

Um Entwürfe für den NEUBAU DER KAISERBRÜCKE ÜBER DIE WESER IN BREMEN ist unter reichsdeutschen Bewerbern ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Die Bedingungen sind von der Tiefbau-Inspektion in Bremen, Tiefer 36/37, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 15 M. (in bar), die bei Einreichung eines vorschriftsmäßigen Entwurfes zurückerstattet werden, zu beziehen. Die Entwürfe sind bis zum 4. Januar 1911, mittags 12 Uhr, einzureichen. Für Preise stehen 15 000 M. zur Verfügung, die nach dem Ermessen des Preisgerichts auf die fünf besten Entwürfe verteilt werden, wobei der niedrigste Preis mindestens 1500 M. betragen soll.

Die Frist für die Einreichung der Entwürfe zu einem BEBAUUNGSPLANE FÜR DAS SÜDGELÄNDE DER STADT SCHÖNEBERG (siehe Chronik Nr. IX) ist bis zum 21. Januar n. J. verlängert worden und zwar deshalb, weil infolge der Ferienzeit viele Bewerber von dem Preisausschreiben nicht rechtzeitig Kenntnis erhalten haben und sich mit Rücksicht auf die kurze Frist an dem Wettbewerb nicht beteiligen würden.

STÄDTEBAUKURSUS. An der Königlichen Technischen Hochschule zu Aachen wird im Herbst ein Städtebaukursus veranstaltet, der für Baubeamte, andere leitende Kommunalbeamte und Leiter und Beamte industrieller Werke von Bedeutung sein dürfte. Vom 3. bis 15. Oktober werden täglich von 10—1 und 5—7 Uhr Vorträge stattfinden, die durch

zahlreiche Besichtigungen ergänzt, durch die Ausstellung von Plänen usw. im Reiffmuseum erläutert werden sollen. Das Programm behandelt die Grund- und Einzelfragen des Städtebaues in industriellen Gegenden. Das geschieht zum erstenmal unter besonderer Berücksichtigung der westdeutschen industriellen Gebiete. Unter den Mitwirkenden sind hervorragende Fachmänner der Praxis, Professoren und Dozenten der Technischen Hochschule. Wir nennen von ersteren Baurat Middeldorf von der Emscher Genossenschaft in Essen, Direktor der städtischen Straßenbahnen Stahl in Düsseldorf, Direktor Professor Landsberg in Magdeburg, Dr.-Ing. Hecker in Düsseldorf, Stadtbauinspektor Bohrer und Dr. Mendelson in Aachen; von letzteren seien aus dem Programm hervorgehoben Geheimer Regierungsrat Professor Henrici, Rektor Professor Hertwig, die Professoren Holz, Rasch, Kähler u. a. In den je 2—6 stündigen Vortragsreihen werden die brennendsten Fragen des Städtebaues und der städtischen Entwicklung behandelt. Wir greifen heraus: Bebauungspläne, städtische Bodenpolitik, Geschichte des Städtebaues, Entwicklung von Industriegebieten, Eingemeindungsfragen, Wasserversorgung, Entwässerung, Müllbeseitigung, Zentralkraftversorgung, Ortsverkehr, Rauchschäden usw. Nähere Auskunft erteilt das Sekretariat der Königlichen Technischen Hochschule Aachen, von dem auch das genaue Programm versandt wird.

Das „Royal Institute of British Architects" veranstaltet zu London, vom 10. bis zum 15. Oktober 1910 eine STÄDTEBAUKONFERENZ unter dem Protektorate Seiner Majestät des Königs. Anmeldungen sind nach 9 Conduit Street, Regent Street, London, W. zu richten.

Die neuen Gesetze über Hausbau und Stadtanlage des Jahres 1910 haben die architektonische Entwicklung der Stadt in den Vordergrund der Erörterungen gerückt. Daher hat das Royal Institute of British Architects sich entschlossen eine Konferenz einzuberufen, die sich mit der Lösung der Frage der Verbesserung und Vergrößerung unserer Städte befassen soll; besondere Rücksicht soll dabei auf künstlerische und konstruktive Fragen genommen werden.

An der Konferenz können alle Architekten und alle diejenigen, (auch Damen) teilnehmen, die sich mit den Fragen des Städtebaus beschäftigen. Der Mitgliedsbeitrag beträgt eine Guinee (21 M.).

Die Mitglieder sind eingeladen zur Eröffnungssitzung in der Guildhall, zum Empfang durch den Lord Mayor im Mansion House und zu einer vom Royal Institute of British Architects veranstalteten Abendgesellschaft.

Vorträge, zum Teil mit Lichtbildern, werden gehalten über:

Städte der Vergangenheit: Das hellenistische Zeitalter, von Professor Percy Gardner, LL.D; Rom, von Dr. Thomas Ashby, von der British School in Rom; Das römische Reich, von Professor F. J. Haverfield, M.A., F.S.A. und anderen.

Moderne Städte von Professor Baldwin Brown, Hon. Associate R.I.B.A., Mr. C. Mulford Robinson, aus Rochester, N.Y., Mr. H. V. Lanchester, F.R.I.B.A. und anderen.

Städteentwicklung und Vergrößerung, von Mr. Raymond Unwin; Monsieur Augustin Rey, A.D.G., aus Paris; Mr. W. E. Riley, F.R.I.B.A., Superintending Architect of the London County Council; Professor Dr. Rudolf Eberstadt aus Berlin.

Städte der Zukunft von Professor C. H. Reilly, M.A. Cantab., von der Universität, Liverpool; Monsieur Eugène Hénard, A.D.G., Verfasser von „Les Transformations de Paris"; Mr. Daniel G. Burnham aus Chicago, U.S.A. und Mr. L. Cope Cornford.

Außerdem sollen eine Anzahl von Sondervorlesungen gehalten werden.

Alle Verhandlungen werden in englischer Sprache stattfinden.

Durch die Gefälligkeit der Royal Academy wird eine Ausstellung von Modellen und Zeichnungen hervorragender Städteanlagen in verschiedenen Ländern in den Galerien der Royal Academy, Burlington House, Piccadilly, abgehalten werden. Mit Genehmigung der Corporation of London hat Mr. Sydney Perks, F.S.A., City Surveyor, in der Guildhall eine Auswahl von Stadtplänen Londons ausgestellt. Die Räumlichkeiten der Bibliothek der Royal Institute of British Architects werden eine Ausstellung von Fachliteratur sowohl als auch Plänen und Originalzeichnungen enthalten.

Folgende Besichtigungen sind in Aussicht genommen:

Dienstag, 11. Oktober, Gartenstadt Letchworth, Hampton Court Palace, und Hatfield House. Die Kunsthandwerkergenossenschaft hat die Führung in den Inns of Court freundlicherweise übernommen und ladet die Besucher zum Tee in der Cliffords Inn Hall ein.

Mittwoch, 12. Oktober, Bedford Park, die Herbergeinrichtung des London County Council, St. Paul's Cathedral, St. Bartholomew's Church, the Tower of London, und Greenwich Hospital.

Donnerstag, 13. Oktober, Gartenstadt Hampstead und Kensington Palace and Gardens.

Freitag, 14. Oktober, Regents Park und Umgebung, Bridgwater House und Stafford House.

Samstag, 15. Oktober, Port Sunlight, Bournville, Bath und Oxford.

DER ZWEITE DEUTSCHE WOHNUNGSKONGRESS soll im Frühjahr 1911 in Frankfurt a. M. tagen. Am ersten Verhandlungstage wird Graf Posadowsky-Wehner die Eröffnungsansprache halten und danach soll über die Bodenfrage und Bodenpolitik in großen und kleinen Orten verhandelt werden und zwar 1. über unsere öffentlichen Körperschaften als Behörden in der Bodenfrage und 2. über unsere öffentlichen Körperschaften als Unternehmer in der Bodenfrage.

Der zweite Verhandlungstag ist Vorträgen über die Finanzierung unserer Bautätigkeit in großen und kleinen Orten, ihre Mängel und ihre Reform vorbehalten. Nach dem einleitenden Hauptvortrage unter besonderer Berücksichtigung der Beschaffung der II. Hypothek soll die Beleihung des Erbbaurechtes und wirtschaftlich verwandter Formen gebundenen Grundbesitzes besprochen werden. Für eine öffentliche Versammlung am Abend ist das Programm noch vorbehalten. Ausflüge und Besichtigungen sollen sich daranschließen.

ERSTER ANGRIFF BEI BRÄNDEN. Bekanntlich haben sich beim Brande der Brüsseler Weltausstellung die Feuerwehreinrichtungen nicht allzusehr bewährt. Insbesondere konnte der erste Angriff gegen den Brandherd, auf den nahezu alles ankommt, nicht schnell und tatkräftig genug ausgeführt werden. Angesichts dessen ist es angebracht, auf eine Einrichtung hinzuweisen, die seit geraumer Zeit bei einer Reihe großer städtischer Berufsfeuerwehren eingeführt ist und sich aufs beste bewährt hat. Jedes Angriffsfahrzeug ist mit einem Wasservorrat von 500 l ausgerüstet, der mittels Gasdruck oder Kreiselpumpen in die Brandstelle geschleudert wird und in der denkbar kürzesten Zeit auf 6 bis 8 Minuten einen so starken Wasserstrahl gibt, daß zahlreiche Klein- und Mittelfeuer mit solcher Spritze selbständig gelöscht werden können. Gelingt eine selbständige Bekämpfung nicht, so tritt Dampfspritze oder Wasserleitung in Tätigkeit; auf jeden Fall aber sind die ersten entscheidenden Minuten voll ausgenutzt, die nach der Ankunft der Feuerwehr an der Brandstelle sonst zu vergehen pflegen, ehe die nächste Wasserentnahmestelle angeschlossen (namentlich in Dunkelheit oder bei Schnee!), deren Deckel geöffnet (namentlich bei Frostwetter), das Standrohr eingesetzt und die oft recht lange Schlauchleitung hergestellt ist. Wie segensreich solche Einrichtung wirkt, ergibt sich daraus, daß die Gasspritzen der Düsseldorfer Berufsfeuerwehr, die eine Nachweisung über ihre Erfahrungen nach dieser Richtung soeben aufgestellt hat, in $2^1/_2$ Jahren bei Bekämpfung von insgesamt 182 Feuern in Tätigkeit getreten sind und daß deren 28 mit dem Wasservorrat einer einzigen Gasspritze selbständig gelöscht werden konnten.

Der Kiesgrubenbesitzer F. W. Körner hat der Stadt Rixdorf ein Gelände von rund 400 Quadratruten an der Selke-, Jonas-, Schierke- und Wasmannsdorfer Straße zur ANLEGUNG EINES VOLKSPARKES geschenkt, in dem Herr Körner obenein noch ein Museum für seine Sammlungen — hauptsächlich prähistorische Funde aus seinen Kiesgruben — errichten will. Eine gleich große benachbarte Fläche will Herr Körner der Stadt dann noch zu mäßigem Zinssatz für Gartenanlagen überlassen.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

7. Jahrgang 1910 11. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH. BERLIN. WIEN

DAS GRUNDLEGENDE IM MITTELALTERLICHEN STÄDTEBAU.

Von CHR. KLAIBER, Holzminden.

In den alten Städten, und zwar in ganz hervorragendem Maße bei den kleinsten unter ihnen findet sich ein reicher Studienstoff für den Städtebau. Städte, wie Nürnberg, Augsburg, Würzburg, Lübeck, Rothenburg ob der Tauber und Tangermünde sind meist genannt und bekannt. Aber die neue Auffassung im Städtebau knüpft sich nicht allein an diese Namen, sondern wem die Augen geöffnet sind, wird bald eine Menge Beispiele finden, die im einzelnen von oft unübertreffbarer Anlage, doch im ganzen immer die Grundbegriffe klar zeigen, aus d nen heraus die den Stadtplan bildenden Mächte begriffen werden können. Dies wird um so mehr erleichtert da, wo die Lebensbedingungen nahezu dieselben geblieben sind, wie im Mittelalter; das heißt je weiter von der Bahn und dem modernen Leben weg, desto besser. Denn die Bedingungen und Bedürfnisse des Verkehrs, des Wohnens, lassen in den meisten Fällen die Gründe für die Anlage erkennen und durchschauen. Nur wer in dieser Weise lebendige Anschauung bekommt von den natürlich gegebenen Gesetzen im Städtebau und den Feinheiten der Anwendung wird ein ohne Schematismus arbeitender Stadtbaumeister werden.

Als die wichtigsten Grundlagen bei der Bildung des Stadtplanes im Mittelalter wird sich überall herausfinden lassen: der Fernverkehr, der Ortsverkehr und der Markt- und Messenverkehr. Der Fernverkehr ist sämtlicher Verkehr mit der Außenwelt, als engeren Begriff den Durchgangsverkehr in sich aufnehmend, indem der Fernverkehr einzuteilen ist in den an der Stadt vorbeigeführten und den durch die Stadt hindurchgeführten Verkehr. Der von der Volkswirtschaftslehre aufgestellte Satz, daß im Mittelalter die Städte aus handelspolitischen Gründen den Fernverkehr stets durch die Stadt hindurchgeführt haben, trifft nur für erste Handelsplätze, wie Augsburg, Nürnberg usw., zu. In den kleineren, handelspolitisch von den großen abhängigen Städten, wurde der Fernverkehr vielfach um die Stadt herumgeführt, um Zeit und unnötige Abgaben zu sparen. Daß ein solcher im Umkreise der Stadt vorbeigeführter Verkehr einen ganz anderen Einfluß auf die Stadtplanbildung hatte, als ein eigentlicher Durchgangsverkehr ist in vergleichender Weise leicht zu erkennen. Der erstere bewirkt, daß nur noch der Ortsverkehr, Marktverkehr und die Verbindungsstraße mit dem außerhalb der Mauern der Stadt liegenden Fernverkehr für die Straßenbildung in betracht kommt, während beim letzteren der Durchgangsverkehr die Hauptstraßen der Stadt bildet. Anziehend ist nun zu beobachten, wie das Wirtschaftliche, die Handelspolitik jeder mittelalterlichen Stadt, darauf bedacht war, einen möglichst bequemen, unmittelbaren Verbindungsweg herzustellen zwischen dem meist vorhandenen, außerhalb der Stadt liegenden Wagenhalteplatz des Fernverkehrs und dem Marktplatz. Aus diesem handelspolitischen Grunde

haben auch wehrhafte und deshalb einflußreiche Städte den Fernverkehr gezwungen, seinen Weg durch die Stadt zu nehmen, Abgaben zu zahlen und womöglich ein eintägiges Zumkaufausbieten der Waren verlangt. Im Stadtplan äußert sich der Unterschied zwischen den beiden Arten des Fernverkehrs darin, daß bei Stadtanlagen mit Durchgangsverkehr der Fremde rascher zum Gesamtüberblick kommt, da die Durchgangsstraßen meist als Hauptstraßen die Wohnstraßen in sich aufnehmen, während beim vorbeigeleiteten Fernverkehr der Marktplatz meist die Hauptstraßen ersetzt und erst von ihm aus die gesamte Anlage begriffen werden kann. Denn man hat im letzteren Fall in der Hauptsache nur mit dem Orts- und Marktverkehr und der Verbindungsstraße für den Fernverkehr zu rechnen. Für das Verständnis des Ortsverkehrs muß der Mittelpunkt des öffentlichen Lebens, der Marktplatz, Rathaus und Kirche ins Auge gefaßt werden. Ihm wird der Ortsverkehr in möglichst geschickter Weise zugeführt, sei's nun, daß eine Hauptstraße den Verkehr der eigentlichen Wohnstraßen aufnimmt und zum Mittelpunkte führt, oder daß die Wohnstraßen fast ausschließlich auf dem Markt endigen. So ist der Markt und sein Verkehr, zusammen mit dem Fernverkehr, das Grundlegende im mittelalterlichen Städtebau.

Worin liegt nun das Vorbildliche? Zunächst in der Art und Weise der Entstehung. Alles ist aus der lebendigen Anschauung heraus an Ort und Stelle, ohne viel Tinte und Papier entstanden und hat dadurch jene natürliche Frische und Eigenart bewahrt, die den Hauptreiz dieser Anlagen ausmacht. Instinktiv in werdender und nicht aufdrängender Weise werden die Straßen gelegt, im Anschluß an die gewohnheitsgemäß gefundenen und schon vorhandenen Wege und Pfade, so daß die Straßenführung weniger das Werk eines einzelnen, als die gemeinsame Arbeit vieler ist. Die Verteidigungsrücksichten und der wirtschaftliche Zwang hatten bei der endgültigen Festsetzung noch einen großen Einfluß. Daß dabei der Blick nie auf das große Ganze, sondern nur auf die Interessen im Weichbilde der Stadt gerichtet war, verursachte die überaus viel- und eigenartigen Lösungen im Städtebau. Eine eigentliche Wissenschaft gab es nicht, und war auch kein Bedürfnis, da das langsame Anwachsen der Städte Zeit zur Entwicklung ließ. Was aber vorhanden war, und was unserer Zeit meist mangelt, war ein jägerartig geschulter praktischer Blick für das Anpassen und Einfügen der Städte in schwieriges Gelände.

Das Gewordene der Städte zeigt nichts klarer, als ein Blick auf die Entstehung der Plätze.*) Im Mittelalter hatten die Städte das Bestreben, den Groß-, Klein- und Zwischenhandel ausschließlich auf das Weichbild der Stadt zu beschränken und für die Stadt im Gegensatz zum Land zu monopolisieren, so daß jede Stadt das platte Land in bezug auf Handel und Gewerbe beherrschte. Die Landbevölkerung war damit genötigt, infolge der Wehrhaftigkeit der Städte in der Stadt einzukaufen und dagegen ihre Erträgnisse zu verkaufen. Diese wurden auf der Achse in die Stadt gebracht und als am praktischsten im Freien zum Verkaufe angeboten, was die Notwendigkeit von Handelsmittelpunkten auf großen freien Plätzen begründete. Da nun im Mittelalter das Religiöse überall mitwirkte und der Stadtheilige den Landheiligen übertraf an Wert, so war mit dem Marktbesuch stets der Kirchenbesuch im Zusammenhange. Auch der Stadtbewohner verband mit seinen Einkäufen stets den gewohnheitsgemäß täglich ausgeführten Kirchenbesuch. So war nichts naheliegender, als Marktverkehr und Kirchenverkehr möglichst geschickt zu verbinden, indem Marktplatz und Hauptkirche zusammengelegt wurden in den Mittelpunkt der Stadt. Die günstige Handelslage der Kircheneingänge rief auch das Eingebaute hervor, indem bezeichnenderweise diese eingebauten Häuser fast durchweg Krämerläden sind. Wie erfolgte nun das Ausschneiden des Platzes aus dem Stadtplan, wie die Festsetzung seiner Größe. War die Kirche zuerst da, wie meist anzunehmen, so besetzten die Händler und Krämer die für ihre Zwecke günstigen Plätze. Die von auswärts gekommenen, im Mittelalter überaus zahlreichen Fuhrwerke wurden, wie heute noch zu beobachten, an bestimmten Plätzen, dem Wagenplatz, aufgestellt. Bei der nun eintretenden Bebauung wurden die gewohnheitsgemäß natürlich entstandenen Plätze freigelassen, sie waren, juristisch gesprochen, Gemeingut geworden. Die häufig vorhandene größere Anzahl von Plätzen an der Kirche legt die Vermutung nahe, daß öfters eine Trennung zwischen Marktplatz und Wagenplatz stattfand. Das wichtigste aber war die Festsetzung der Größe des Platzes, welche durch den vorhandenen Verkehr erfolgte, indem sein Platzbedürfnis die Grenze angab, bis zu welcher gebaut werden konnte. Dieser Verkehr stand immer im Verhältnis zur Stadtgröße und da auch in den öffentlichen Bauten das Größenverhältnis der Stadt zum Ausdruck kam, so lag darin der Grund für das meist so vortrefflich getroffene Verhältnis der Platzgröße zur Stadt und seinen Bauten. Ein Fehlgreifen, wie es unsere Zeit kennt, war damit in den Bereich der Unmöglichkeit gerückt. Nicht das Künstlerische stand im Vordergrund, was uns Modernen so oft zu fehlerhaften Anlagen verleitete, sondern nur die gegebenen Verhältnisse bildeten den Platz, das Künstlerische ganz unbewußt in sich tragend und dadurch echte Kunst schaffend.

In einer Zeit, wo alles den Wagen als einziges Beförderungsmittel allgemein benutzen mußte, war das ganze Volk viel mehr vertraut mit den Grundbedingungen und den Feinheiten des Wagenverkehres, wie das Ausweichen, das Ineinanderfügen bei Kreuzungen, das Einleiten in die Hauptverkehrsstraßen u. dergl. Dies ist uns Heutigen mehr oder weniger verloren gegangen und erst beim Studium alter Anlagen wiedergefunden worden. Die Erbreiterung bei Straßenkreuzungen hatte einmal seinen Grund in der Steigerung des Verkehrs, und dann in der heute noch unter Fuhrleuten üblichen Gewohnheit, gerade an den Kreuzungen haltzumachen, zu rasten, sich Rats zu erholen über den weiteren Verlauf des Weges. Die Straßenerbreiterung war dabei die geschickteste Anordnung, indem die haltenden Fuhrwerke sich dabei aufs leichteste aus dem Durchgangsverkehr ausschalten konnten. So sind die bis jetzt noch wenig beachteten Wagenhalteplätze und Postplätze entstanden, namentlich an den Hauptknotenpunkten des Verkehrs, wo oft nur ein gutes und bekanntes Gasthaus Grund zur Platzbildung war.

Ein geradezu klassisches Beispiel unter den wenigen in Schwaben vorkommenden Städten mit Umleitung des Fern-

*) Vergl. dieserhalb auch: „Grundsätze für die Aufstellung von Bebauungsplänen“ von Theodor Goecke im 3. Jahrgange unserer Zeitschrift. D. S

verkehrs um die Stadtmauern herum ist Böblingen, (vergl. Tafel 65) ein kleines, mittelalterliches, schwäbisches Städtchen. Auf einen kegelartigen, 50 m hohen Hügel erbaut, ummauert und mit Türmen ausgestattet, lag es an den Hauptverkehrsstraßen Stuttgart—Calw und Sindelfingen—Tübingen. Unter dem Drucke der nur drei Stunden entfernten Hauptstadt Stuttgart wurde diese kleinere, wenig Macht besitzende Stadt genötigt, den Fernverkehr auf Straßen um ihre eigenen Mauern herumzuführen. Da nun aber die Stadt naturgemäß an dem mit dem Fernverkehr verbundenen Handel teilnehmen wollte, so griff sie zu dem Mittel einladender Halteplätze vor den Toren der Stadt, mit Wirtschaften besetzt. Zwei Wagenhalteplätze: Postplatz und Plattenbühl, beide an Größe mit dem Marktplatz wetteifernd, geben ein Bild von der Größe des an diesem Orte vorbeigeführten Fernverkehrs. Beide Plätze sind in bezeichnender Weise durch Erbreiterung der Straßen gewonnen, so daß die Fuhrwerke in bequemer Weise sich aus dem eigentlichen Verkehr aus- und einschalten konnten durch Seitwärtsfahren. Die Stadt selbst ist vom Fernverkehr vollständig unberührt, bildet ein für



Abb. 1. Marktplatz, links veränderte, rechts neugeregelte Fluchtlinie.

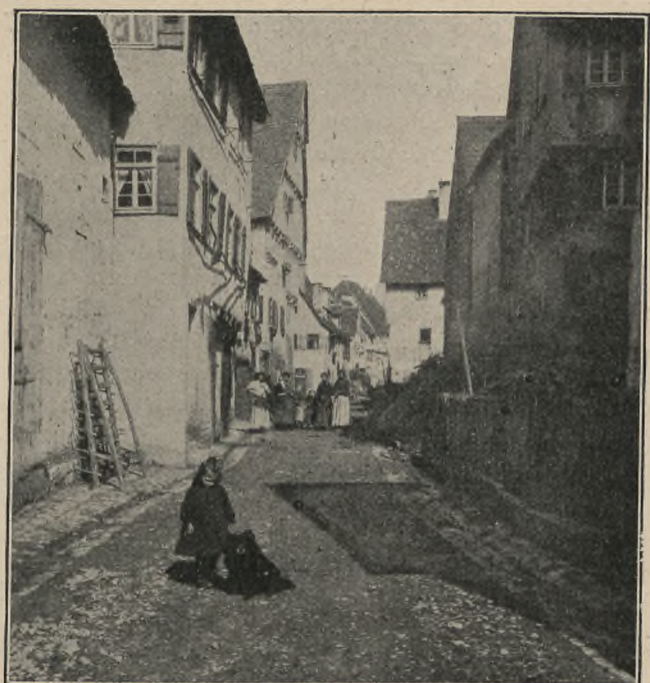


Abb. 2. Straße hinter der Stadtmauer.

sich dastehendes, geschlossenes Ganze mit dem Marktplatz im Mittelpunkte der Stadt, auf der höchsten Erhebung, von Kirche und Burg beherrscht. Bei der Betrachtung der Straßenzüge schaltet die Rücksicht auf den Fernverkehr vollständig aus und es bleibt nur die Befriedigung des Ortsverkehrs übrig, wozu auch der Anschluß an den Fernverkehr zuzuzählen ist. Das Rückgrat des Ortsverkehrs ist die Verbindung des Postplatzes, Schloßberges, Burg und Markt mit dem unteren Tore. Wesentlich ist dabei die geschickte Ausnutzung der sanfteren Steigung in der Längsrichtung des Hügels. Der langgestreckte Markt, auf dem Rücken des Hügels sich hinziehend, ermöglichte, daß fast alle Wohnstraßen senkrecht darauf zugehen. Die Pfarrgasse und untere Gasse hatten lediglich den Zweck des Anschlusses der auf der Stadtmauer erbauten Häuser an den Ortsverkehr, eine Art von Ringstraße im engsten Sinne des Wortes. Ein besonderes Wohlgefallen erweckt die Marktgasse. Einmal ist sie von hervorragender, malerischer Wirkung mit der Burg und Kirche als Abschluß und dann läßt die Anlage dieses Gäßchens einen tiefen Blick tun in die kluge Handelspolitik der damaligen Stadtväter. In versteckter Weise wird eine möglichst unmittelbare Verbindung zwischen Markt und Wagenhalteplatz Plattenbühl hergestellt, so daß der rastende Fuhrmann in unauffälliger Weise dem Markte der Stadt einen Besuch abstatten konnte. Als besonders schön muß die Anlage des Marktplatzes bezeichnet werden. Von unten nach oben ansteigend, mit Brunnen links, das



Abb. 3. Aufgang zum Markt.

Ganze beherrscht von der alles überragenden Stadtkirche. Die Geschichtsforschung lehrt, daß dieser weithin beherrschende Hügel erst von den Kelten, dann Germanen und Römern befestigt war und daß Böblingen die Geburtsstätte der Böblinger Familie ist, welche dem Namen „Böblinger“ durch die Frauenkirche in Eßlingen, Münster in Ulm und Münster in Straßburg unsterblichen Klang verliehen hat.

ZUR FREILEGUNG VON ST. MARIA-MAGDALENEN IN PRENZLAU (U.-M.).

Von W. THALMANN, Dipl.-Ing., Berlin.

Nach Freiheit verlangt der moderne Mensch auf allen Gebieten, ob sie gleich nicht immer wohltätig und heilsam sei; nach Freiheit auch in der Baukunst. So sind sein Wunsch breite, freie Straßen und Plätze, gesunde, freie, helle Wohnungen — und so gehören auch die Freilegungspläne von Kirchen, Rathäusern usw. der Neuzeit an.

Jedoch verfiel man hierbei leicht in den Fehler, nur oder allzusehr das Bauwerk, das freigelegt werden sollte, für sich ins Auge zu fassen; erst durch den Schaden, den man damit angerichtet, wurde man klug und lernte die Kirche mit ihrer Umgebung als zusammenhängendes Ganzes, als Stadtbild, zu betrachten.

Prof. Dr. Cornelius Gurlitt-Dresden hat auf dem neunten Tage für Denkmalpflege in Lübeck uns besonders an den Beispielen von Cöln und Ulm nachgewiesen, wie bei der Freilegung und Umbauung alter Kirchen Vorsicht geboten und ein Abwägen aller in Betracht kommenden Umstände geboten sei*). In Cöln habe seit der Freilegung des Domes der berühmte Bau an Anziehungskraft verloren. Das Ulmer Münster stehe jetzt frei auf einer weiten Fläche, die wie ein Tisch aussähe, auf dem er als ein Schaustück ausgestellt worden sei. In Ulm seien längst Wettbewerbe ausgeschrieben, um wieder mit kleineren Bauten die Leere des Platzes zu füllen. Vor allem habe man die Grundsätze des Maßstabgebens durch die Umrahmung eines Baues, der Überschneidung der Linien und Flächen, der teilweisen Verdeckung von Architekturteilen — wodurch die Phantasie angeregt würde — zu beachten. In Dresden schwebe die Frage der Freilegung oder der Umbauung der katholischen Hofkirche, die im engsten Zusammenhange stehe mit der Ausstattung des Theaterplatzes und der Brückenanlage. Die Sorge beschleiche den Verständigen, ob das neue gleichwertig sein könne dem, was man einer ästhetischen Zeitansicht zuliebe hingegeben habe. Die Schöpfungen, die wir zu machen gedächten, die Bauten, die unsere Zeitgenossen ausführten, müßten für unsere Anschauungen geeignet sein, wir müßten den Mut haben, zu allen Zeiten modern zu denken und infolgedessen auch modern zu bauen. Vor allem sei es auch von Wichtigkeit, daß das Für und Wider einer Planung vor der allerbreitesten Öffentlichkeit verhandelt werde.

Verehrungsvoll das Alte schonen, wenn es geschichtlichen „Denkmalwert“ hat, sonst jedoch nach neuzeitlichen, künstlerisch-städtebaulichen Grundsätzen vorgehen, unter möglichster Berücksichtigung auch der Nützlichkeitsforderungen: Dies muß in der Tat unser Leitsatz sein; auch für die nun in folgendem zu behandelnde Frage der Freilegung von St. Marien-Magdalenen in Prenzlau.

Am 20. Oktober 1890 schied der Rentier und ehemalige Gastwirt August Wiesener in Prenzlau (geb. ebendaselbst am 31. Juli 1818) aus seinem Leben und vermachte seiner Vaterstadt eine milde Stiftung, deren hauptsächlichster Zweck dahin geht, nach Erreichung eines gewissen Kapitalbetrages aus den aufkommenden Zinsen, zur Verschönerung der Stadt, einerseits die Niederlegung der am Marktberg und Markt der Marienkirche vorgelagerten Häuser und andererseits die Schaffung von Garten- und Parkanlagen und dergl. zu ermöglichen. August Wiesener war der frühere Besitzer des Hauses Marktberg (jetzt Wittstraße) 533, Ecke Schulzenstraße, also St. Marien gegenüber.

Den näheren Bestimmungen der Stiftung zufolge ist ihr Hauptzweck gerichtet „zunächst auf die Freilegung der jetzt durch ihre unschönen Umgebungen nicht wenig verunzierten St. Marienkirche, also auf die vollständige Beseitigung der sämtlichen, sie am Marktberge und in der Königstraße (am Markt) umgebenden Baulichkeiten, desgleichen auf die demnächstige Ausstattung des Kirchplatzes mit geschmackvollen Grünanlagen und eine passende Umwehrung, falls solche für nötig erachtet wird“. Landesherrlich genehmigt wurde die Stiftung unter dem 13. Mai 1891. Zu ihrer Begründung lieferte der Testamentsvollstrecker im ganzen 117 759,35 Mark ab.

Durch den Nachlaß des am 18. Januar 1897 in Prenzlau verschiedenen Hauptmanns a. D. Holtz erhielt die Stiftung bedeutenden Zuwachs und zugleich Leben, denn im Gegensatz zu Wiesener, der das Kapital solange festgelegt wissen wollte, bis es 450 000 Mark erreicht hat, bestimmte Holtz ausdrücklich, daß seine Hinterlassenschaft jederzeit bei passender Gelegenheit zum Ankauf der die Kirche umgebenden Häuser verwendet werden möge. Der Nachlaß bestand nach Abzug der Vermächtnisse usw. aus rund 77 000 Mark und dem Hausgrundstück Königstraße 177. Nach Abzug von 36 000 Mark, die an eine unbemittelte Schwester des Erblassers gezahlt wurden, erhielt die Stiftung die Allerhöchste Genehmigung unter dem 29. August 1898. Der Verkauf des Hauses brachte 21 150 Mark. Die Stiftung führt seitdem den Namen: „Wiesener-Holtz-Stiftung“. Angekauft sind inzwischen aus den Holtzschen Mitteln von den in Betracht kommenden Grundstücken Nr. 124 bis 140 (vgl. Tafel 66, Abb. a*) die Häuser Nr. 126—129 und ganz neuerdings Nr. 133, dasjenige, dessen Obergeschoß den Durchgang, den alten „Tückmantel“, überbaut. Das Stiftungskapital ist dadurch bedeutend zusammengeschmolzen; es betrug am 1. April 1909 im Hauptposten (Wiesener) 243 024,75 Mark, im Nebenposten (Holtz) 44 697,73 Mark,

*) Vergl. auch Abhandlung von Th. Goecke „Die Kirche im Stadtbilde“ Jahrgang 4 unserer Zeitschrift. D. S.

*) Die beiden Lagepläne (Textbild 4 und Abb. a der Tafel 66) wurden durch das freundliche Entgegenkommen des dortigen Stadtbauamtes und die liebenswürdige Mithilfe des Stadtarchivars Ernst Dobbert zur Verfügung gestellt; von dem letztgenannten Herrn sind auch die geschichtlichen Mitteilungen und Daten sowie die Angaben über die Stiftung. Abb. a auf Tafel 67 sowie a und b auf Tafel 68 sind Wiedergaben von Meßbildaufnahmen der Kgl. Preuß. Meßbildanstalt. Zur Untersuchung der Frage, in wie weit eine Freilegung vom Standpunkte der Denkmalspflege aus sowohl als auch aus künstlerischen Gründen zuläßig sei, wurde Verfasser durch den Herrn Prov.-Konservator Landesbaurat Prof. Th. Goecke angeregt, welch letzter der vorliegenden Arbeit auch den Grundgedanken gegeben.

die inzwischen durch Ankauf des Hauses 133 ziemlich aufgebraucht sind. Die gekauften Grundstücke werden einstweilen vermietet.

Der die Kirche umgebende Platz wurde als Friedhof benutzt bis zum Jahre 1773; von da ab wurde der — seit 1760 geplante — dann vor dem Stettiner Tore im früheren Stadtgraben angelegte neue Friedhof in Benutzung genommen. Die Schwierigkeiten waren dabei um so größer, als Beerdigungen auf St. Marien bis dahin nichts kosteten. (Der Pestkirchhof stammt von 1710, der Judenkirchhof von 1355 (Seckt I, S. 113). Ob St. Marien nach dem ursprünglichen Plane eine ganze oder teilweise Umbauung durch eine schmale Häuserreihe gehabt hat, ist zweifelhaft. Daß auf der Südseite eine solche ursprünglich nicht bestanden hat, dafür scheint der Umstand zu sprechen, daß diese Häuserreihe von Süring Mitte des 17. Jahrhunderts als „Rohr- und Strohbuden" bezeichnet werden. Die an der Marktseite stehende Häuserreihe wird von ihm als „Wisselbuden" erwähnt; beide Budenreihen durch den Gang, den „Tückmantel", getrennt. Wie der Euchlersche Stadtplan von etwa 1720 (vgl. Abb. 4) zeigt, standen außerdem noch das „Elendhaus" und die „Lutherschule" auf

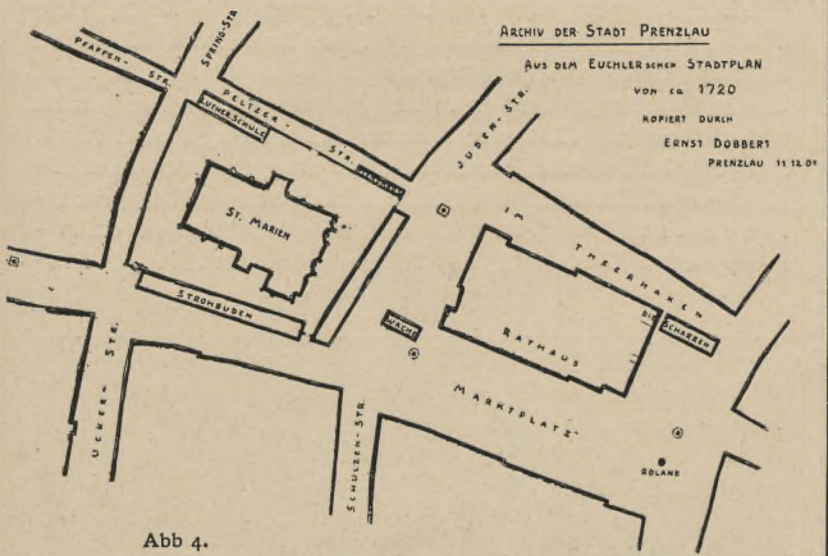


Abb 4.

dem nördlichen Teile des Kirchblocks, an der schmalen Peltzerstraße. Ungefähr auf der Stelle der Lutherschule ist in neuester Zeit ein kleines — nach allen Seiten freistehendes — Gebäude errichtet, das im Keller die Heizkessel für die Kirchenheizung enthält und im Obergeschoß die Wohnungen zweier Gemeindeschwestern. Keinem der an Stelle der Rohr- und Wisselbuden noch später errichteten massiven Gebäude Nr. 124 bis 140 kommt „Denkmalwert" zu, darum: Freiheit auch für den Städtebaukünstler!

Der in den Abbildungen b der Tafeln 66 und 67 dargestellte Vorschlag sei in folgendem noch kurz erläutert bzw. begründet:

Sowohl wegen der Notwendigkeit einer geschlossenen Wirkung des Marktplatzes als auch um für den Blick vom Markt her einen Maßstab für den weitaufragenden Chorgiebel zu haben, erscheint eine Häuserreihe an der Chorseite der Kirche ästhetische Notwendigkeit. Dazu kommt, daß der Ostgiebel der Kirche außerordentlich reich entwickelt ist, der Unterbau jedoch schlicht (die Umfassungen der Kirche unterhalb des Kaffgesimses sind ganz glatt) so daß auch aus diesem Grunde eine Bebauung am Markt erwünscht ist, mit möglichst durchlaufendem First roter Ziegeldächer. Die reizvolle Überschneidung der Dachfirste von St. Marien und der Häuserreihe zeigt Abbildung a auf Tafel 68, aus welcher zugleich ersichtlich ist, wie die später aufgesetzten dritten Stockwerke der Gebäude Nr. 135b und 136/137 mit der flacheren Bedachung störend wirken. Die leicht geschwungene neue Fluchtlinie der Häuserreihe am Markte entspricht den anderen, zu dieser Front parallel laufenden Straßenwandungen, sowohl auf der gegenüberliegenden Seite des Marktplatzes im Zuge der Stein- und Friedrichstraße als im Zuge der Prinzen- und Klosterstraße (Abb. a und b auf Tafel 66).

Um die Häuserreihe in straffen Zusammenhang mit der Kirche zu bringen, ist die Längsachse der Häuserreihen zugleich als senkrecht zur Hauptachse der Kirche verlaufend angenommen. Gleichzeitig wird dadurch auch der ästhetischen Forderung Rechnung getragen, die schmalen Höfe an der Südostseite der Kirche zu beseitigen.

Für die völlig neu nach den vorgeschlagenen Fluchtlinien zu errichtenden Gebäude würde durch Ortsstatut zweistöckige Bebauung — Putzhäuser mit Ziegeldachung, deren Firste in einer Linie verlaufen — festzusetzen sein.

Es werden in jeder Beziehung einwandfreie, neuzeitliche Gebäude mit gesunden, wegen ihrer Lage bevorzugten Wohnungen hier ermöglicht. Eine teilweise Benutzung dieser Bebauung zu Museumszwecken würde sich empfehlen. Auf den schmalen Höfen würden nur die allernotwendigsten Baulichkeiten zuzulassen sein, die für den Blick von der Kirche her durch eine gemeinsame Hofmauer und für den Blick von der Wittstraße und der Marienkirchstraße durch die um die Ecke geführte Reihenbebauung verdeckt würden (vgl. Abb. b, Tafel 66). — Von der Wittstraße aus gesehen wird St. Marien fast völlig durch die hier vorgebaute Häuserreihe verdeckt und die an der Südseite der Kirche angebauten, durch ihre Formen besonders reizvollen St. Margarethen- und St. Christoph-Kapellen (vgl. Abb. b, Tafel 68) sind überhaupt unsichtbar (Abb. a der Tafel 67). Die Margarethenkapelle soll nach ihrer bereits in Aussicht genommenen Instandsetzung auch als Konfirmationsraum und als Versammlungsraum für Hochzeiten u. dergl. benutzt werden und demgemäß auch eine Vorfahrt erhalten. Bei dem jetzigen geringen Abstande zwischen Hofmauer und Kirche (vgl. Abb. a, Tafel 66) ist eine solche schlechterdings unmöglich. Zieht man all dieses in Betracht, so erscheint auf der Südseite eine Freilegung der Kirche dringend erwünscht unter Herumführung einer bereits an der Westseite vorhandenen mittleren Futtermauer mit Brüstungsgeländer. Der mittlere Abstand der Kirche von der gegenüberliegenden Häuserreihe beträgt hier nur 42 m; die Höhe von O. K. des Kirchplatzes bis O. K. der attikaartigen Laufgalerie über der Traufkante rd. 26 m, sodaß die Südfassade von St. Marien einem auf der gegenüberliegenden Seite der Wittstraße befindlichen Beschauer höchstens unter einem Gesichtswinkel $\delta = 32^\circ$ erscheint ($\tan \delta = \frac{26}{42} = 0{,}61^\circ$). Die Kapellenanbauten würden hier selber den wünschenswerten Maßstab abgeben.

An der Südwestecke wäre die Zufahrt durch eine Rampe zu ermöglichen. Im übrigen würde auf der Süd-

seite eine Baumreihe — wie sie bereits auf der Westseite vorhanden — anzupflanzen sein, deren grüner Kranz das Granitmauerwerk des Turmunterbaues und das Backsteinmauerwerk der übrigen Kirche in der Farbenzusammenwirkung so außerordentlich in die Erscheinung bringt.

Juristisch betrachtet dürfte durch Ausführung obigen Vorschlages dem Sinne der Stiftung — der ästhetischen Umgestaltung der Umgebung der Kirche — genügt sein; denn die in der Tat jetzt das Gesamtbild zum Teil stark verunzierende Umbauung — woran namentlich auch die später aufgesetzten dritten Stockwerke der Häuser Nr. 135b und Nr. 136/137 schuld sind (vgl. Abb. a, Tafel 68) — würde ja völlig beseitigt werden und dafür eine neue Umgebung — zum Teil auch völlige Freilegung — nach ästhetischen Rücksichten geschaffen werden.

Um geeignete Entwürfe für die Häuserreihe am Marktplatze zu erlangen, könnte ein Wettbewerbsausschreiben wohl am ehesten zum Ziele führen.

DIE BURGKIRCHE IN KÖNIGSBERG IN PREUSSEN.

Von A. REICH, Berlin-Friedenau.

Im Gegensatz zu Danzig, der Hauptstadt Westpreußens, ist die Hauptstadt der östlichsten Provinz der Monarchie, die Krönungsstadt der preußischen Könige, nicht allzu reich an baugeschichtlichen Denkmälern. Sieht man von dem alten Schloß und dem in letzter Zeit wieder hergestellten Dom ab, so bleibt von älteren Bauwerken eigentlich nur noch die Burgkirche als erwähnenswertes Denkmal einer früheren Kunstepoche übrig. Der Name des Baumeisters ist leider nicht bekannt; doch scheint es ein Holländer gewesen zu sein, da die Kirche im Grundriß und Aufriß bis auf den Turm eine getreue Nachbildung der Neuen Kirche im Haag ist. Der Grundstein zur Kirche wurde am 25. Mai 1690 gelegt, während die Einweihung bei der Krönung des ersten Königs in Preußen, Friedrich I., am 23. Januar 1701 stattfand. Das Patronat über die Kirche wurde schon im Jahre 1698 der Stadtgemeinde übertragen, die es auch bis zum heutigen Tage noch ausübt. Die Kirche diente ursprünglich den Gottesdiensten der reformierten Gemeinde, deren Namen sie auch trug, während sie ihre jetzige Bezeichnung seit dem Jahre 1819 führt. Die Kirche ist im Innern schlicht gehalten und bietet nichts besonderes; wohl aber verdiente ihre schöne Lage im Stadtbilde Erwähnung, die bis vor kurzem, namentlich vom Schloßteich, einem inmitten der Stadt belegenen prachtvollen Gewässer, einen freundlichen Anblick bot, obgleich schon die Hinterfront des rechts von der Kirche erbauten Wohnhauses das Bild etwas beeinträchtigt (vergl. Textbild 5). Man hätte sich aber mit dieser teilweisen Verunstaltung des sonst schönen Städtebildes begnügen und nicht noch eine weilere, kaum glaubliche Verschandelung dulden sollen.



Abb. 5. Die Burgkirche in Königsberg i. Pr. am Schloßteich (früher).



Abb. 6. Die Burgkirche in Königsberg i. Pr. am Schloßteich (jetzt).

Die Stadt ist zurzeit dabei, rings um den Schloßteich eine, soweit aus dem bisher fertigen Teile zu ersehen ist, hübsche Uferpromenade anzulegen, von der aus die nach dieser freigelegte und mit Anlagen umgebene Burgkirche ein malerisches Bild von seltener Schönheit geboten hätte. Ich übertreibe mit letzterer Behauptung nicht; denn da die Burgkirche auf einer kleinen Anhöhe, die Uferpromenade aber tief liegt, so hätte sich beispielsweise durch terrassenartige Gestaltung des Raumes zwischen dieser Promenade und der Kirche ein reizvolles Bild schaffen lassen. Was ist aber statt dessen geschehen? Nun, unsere Abbildung 6 zeigt es leider nur zu deutlich. Durch einen in letzter Zeit aufgeführten Neubau ist nicht nur das bisherige Bild zerstört, nein, geradezu verunstaltet worden. Vielleicht wäre das Bild noch etwas erträglicher geworden, wenn man den kasernenartigen Neubau nicht so hoch geführt und wenigstens eine hübsche Überschneidung des Gebäudes mit dem Kirchendach geschaffen hätte. Es ist nicht zu verstehen, wie eine derartige Verunstaltung zugelassen werden konnte, und sollte dieses nun geschaffene Bild eine Warnung für die in Frage kommenden Kreise

sein, bei der Genehmigung von Privatbauten an landschaftlich bevorzugten Plätzen recht vorsichtig zu sein. Jede Behörde, jeder Privatmann hat die Pflicht, und dies gilt allgemein, nicht nur für Königsberg, soviel als möglich für die Erhaltung und nicht für die Zerstörung schöner alter Städtebilder bemüht zu sein, namentlich wenn, wie hier, Verkehrs- oder andere Fragen nicht die ausschlaggebende Rolle spielen.

DIE BAUBERATUNGSSTELLEN BREMENS.

Nach einem Vortrage, gehalten im Verein für Heimatschutz am 7. April 1910 von Professor E. HÖGG, Direktor des Bremer Kunstgewerbemuseums.

Der stolze und rasche Aufschwung unserer neuzeitlichen Baukunst soll nicht in Frage gestellt werden. Er zeigt sich in Bremen, wie er sich in Lübeck und an allen Kulturmittelpunkten Deutschlands überhaupt zeigt. Er spricht überzeugend zu uns aus manchen neuen Monumentalbauten, Bahnhöfen, Rathäusern, Warenhäusern, vornehmen Landhäusern, wohl auch aus einzelnen Wohn- und Geschäftshäusern der inneren Stadt. Aber diese Beweise für das Können unserer Architekten dürfen uns nicht darüber hinwegtäuschen, daß es sich hier noch immer um eine Luxuskunst für die oberen Gesellschaftsschichten handelt, um die Bewältigung verhältnismäßig vereinzelter Repräsentationsaufgaben, und daß diese Baukunst noch nicht tief genug gedrungen, noch nicht volkstümlich genug geworden ist, um das Gesamtbild unserer Städte und Dörfer zu beeinflussen. Noch immer erstickt die tüchtige Einzelleistung unserer Architekten rettungslos in der Masse des Schundes, der ringsum sich breit macht. Tonangebend im Straßenbild ist nicht der Architekt, sondern der Bauspekulant mit seinem Stabe schlecht bezahlter und schlecht geschulter Hilfskräfte. Ihm sind die Vorstädte ausgeliefert, die sich rücksichtslos in die Landschaft hinausschieben, er durchsetzt und zerstört die Dörfer mit seinen schlechten Arbeitshäusern, er ruiniert die Landschaft mit seinen Fabrikbauten. Neunundneunzig vom Hundert unserer Bauwerke sind noch immer Leuten überlassen, die das Bauen nur als eine vorteilhafte Art des raschen Gelderwerbes betrachten, die weder vorbereitet noch befähigt sind, ästhetische Forderungen einfachster Art zu befriedigen und die uns halb fassungslos, halb belustigt, vielleicht auch entrüstet anschauen, wenn wir ihnen mit der Zumutung kommen, sie möchten doch etwas Rücksicht auf den guten Geschmack, oder auf die Nachbarschaft oder auf die Landschaft nehmen. Unsere derzeitige durchschnittliche Bauweise ist schlecht und bedarf dringend der Verbesserung.

Vielerlei Heilmittel sind angepriesen worden, um dem kranken Leibe unseres Bauwesens beizukommen. Wir haben sie in Bremen während der letzten Jahre alle gewissenhaft ausgeprobt: die Aufrüttlung des Publikums durch Lichtbildervorträge, durch Ausstellungen und Flugschriften; die Einwirkung auf die Bauschulen; die Einwirkung auf die Gesetzgebung; die Meisterkurse in heimischer Bauweise; endlich die Bauberatungsstellen. Über die erstgenannten Bemühungen geben die Jahresberichte des Vereins für niedersächsisches Volkstum Auskunft. Über die Einrichtung unserer Meisterkurse unterrichtet ein Aufsatz im neuesten Hefte der Zeitschrift des Bundes Heimatschutz. Unsere Bauberatungsstellen will ich zum besonderen Gegenstand der folgenden Ausführungen machen. Dabei bitte ich Sie, zwei vollständig getrennte Einrichtungen derselben Art scharf auseinander halten zu wollen:

einmal die Bauberatungsstelle des Vereins für niedersächsisches Volkstum und zum andern die Bauberatungsstelle der Sachverständigen-Kommission. Erstere ist eine vollständig private Organisation. Letztere eine staatliche Behörde.

Zunächst zu der Bauberatungsstelle des Vereins.

Vor fünf Jahren tat sich eine kleine begeisterte Schar von kongenialen Freunden zusammen und gründete im engsten Anschluß an das Gewerbemuseum den Bremer Heimatschutzverein mit dem schönen, aber schwer auszusprechenden Namen. Sein Programm war Heimatschutz auf allen Gebieten. Doch brachte es der Beruf der Mitarbeiter wie auch die Not der Zeit mit sich, daß der heimischen Bauweise, dem niedersächsischen Bauernhaus und dem Kleinbürgerhaus sofort die Hauptaufmerksamkeit zufiel. Es wurde zu diesem Zweck innerhalb des Vereins eine besondere Baugruppe geschaffen, die sich rasch zu einer richtigen Bauberatungsstelle entwickelte.

Arbeit lief in Menge ein, auf Veranlassung unserer Freunde und Vertrauensmänner in den Ortschaften, der Lehrer, Pastoren und Landräte. Unsere Hauptstütze aber war der kunstsinnige Regierungspräsident in Stade, Freiherr von Reiswitz. Die Bewältigung der Arbeit durch die spärlichen Hilfskräfte des Vereins war bald nicht mehr möglich. Außerdem erhob sich in der Bremer Privatarchitektenschaft ein heftiger Widerspruch gegen unsere Tätigkeit. Es hieß, wir verdürben das Geschäft, wir machten unlauteren Wettbewerb, wir seien eine ganz gefährliche Gesellschaft, die alle Arbeit an sich reißen wolle, indem sie gemeinnützige Ziele vorschütze — und dergleichen Liebenswürdigkeiten mehr. Das waren schwere Zeiten und wohl geeignet, kleinmütig zu stimmen. — Wir fanden aber doch nach langem Hin und Her folgende Grundlage für eine dauernde Verständigung:

1. trat der Bund Deutscher Architekten, die Vertretung der Bremer Privatarchitektenschaft, in seiner Gesamtheit bei uns ein,
2. verpflichteten wir uns, diese Privatarchitekten zur Bearbeitung unserer Bauentwürfe heranzuziehen,
3. erhielten wir die Erlaubnis, in unserer Gebührenberechnung von der Norm abzuweichen und nötigenfalls auch kostenlos zu arbeiten,
4. größere Entwürfe sollen nicht durch den Verein, sondern auf dem Wege von Wettbewerben erledigt werden.

Diese Vereinbarung hat uns denn auch bis zum heutigen Tage den Frieden mit der Privatarchitektenschaft be-

wahrt, obgleich sie sich in Wirklichkeit erheblich anders gestaltete als auf dem Papier:

1. mußte auf eine Bezahlung unserer Arbeiten fast immer verzichtet werden, wenn wir überhaupt etwas erreichen wollten. Denn schließlich kann auch der schneidigste Landrat seine Bauern nicht zwingen, dafür Geld auszugeben, daß ihnen ihr Baugesuch gegen ihren Willen umgeändert wird. Der Endreim der Verhandlungen war daher immer: „Meinetwegen zeichnen sie mir so ein Haus in niedersächsischem Stil, aber zahlen tue ich nichts dafür",
2. kann ich nicht behaupten, daß diese untentgeltliche Arbeitsweise den Eifer der Privatarchitektenschaft Bremens besonders angespornt hätte. Wenn wir unsere Einladungen aussandten, so fanden sie immer seltener ein Echo, und bald waren wir wieder allein auf weiter Flur und auf die spärlichen Hilfskräfte der Baugruppe angewiesen.

Nun wollten wir unserer Bauberatungsstelle eine festere Grundlage geben, indem wir einen unserer jüngeren Mitarbeiter als festbesoldete Hilfskraft anstellten. Die Kosten für dieses ständige Bureau sollte durch Beiträge von den Landratsämtern, den Regierungen usw. aufgebracht werden. Wir gingen bis zum Ministerium, das doch in einem so wunderschönen Erlaß ausdrücklich um die Mitarbeit der Vereine bei der Handhabung seiner Heimatschutzgesetzgebung wirbt.

Aber Undank ist der Welt Lohn! Unsere kostenlose Arbeit hatte man sich überall gern gefallen lassen. Als wir aber mit der Bitte um Zuschuß kamen, zog man sich allenthalben zurück und bedauerte, nicht in der Lage zu sein. So mußten wir unsere Architekten nach einem halben Jahre wieder entlassen, und sind heute wieder wie vorher auf die freiwillige Mitarbeit und Mildherzigkeit einiger weniger Architekten und auf die Dauerhaftigkeit unseres Idealismus angewiesen.

Die Tätigkeit unserer Vereinsbauberatungsstelle endet sozusagen vor den Toren Bremens. Auf die Bauweise innerhalb der Stadt hatten wir fast gar keinen Einfluß. Diese Lücke ist nunmehr auch geschlossen durch eine staatliche Einrichtung, die ich für einen überaus glücklichen Fortschritt auf dem Gebiete des Bauwesens halte:

Am 4. März 1909 trat in Bremen das nach preußischem Vorbild geschaffene Gesetz betreffend den Schutz von Baudenkmälern und Straßen und Landschaftsbildern in Kraft:

§ 1 dieses Gesetzes lautet:

> „Die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten und baulichen Änderungen ist zu versagen, wenn dadurch das Straßen- oder Ortsbild gröblich verunstaltet würde."

Zur Ausführung dieses Gesetzes wurde am 27. April 1909 eine Sachverständigen-Kommission ins Leben gerufen mit dem Auftrage, der Baupolizei und anderen staatlichen Stellen als beratende Behörde zur Seite zu treten. Die Sachverständigen-Kommission setzt sich zusammen aus vier Baubeamten, drei Privatarchitekten und zwei Kunstgelehrten. Vorsitzender ist der Baudirektor für Hochbau.

Der Geschäftsgang ist folgendermaßen geregelt:

Die Baugesuche laufen von der Baupolizei zunächst zur Stadterweiterungsdeputation. Das ist diejenige neu geschaffene Stelle, wo die Bebauungspläne aufgestellt werden. Hier sitzen baukünstlerisch ausgebildete Beamte, Architekten, welche befähigt sind, die Baugesuche auf ihren architektonischen Wert hin zu prüfen. Ist etwas nicht in Ordnung, so wird schon hier die Überweisung an die Sachverständigen-Kommission empfohlen. Der Baudirektor, welcher nunmehr die Baugesuche erhält, vollzieht die Überweisung nach nochmaliger Prüfung.

Auf diese Weise kann kein Baugesuch mehr zur Genehmigung gelangen, ohne ein- bis zweimal auf seine baukünstlerische Erscheinung hin geprüft zu sein.

Bei der Geschäftsstelle der Sachverständigen-Kommission, die ich im Gewerbemuseum eingerichtet habe, laufen derart wöchentlich 8 bis 10 bis 12 Baugesuche zur Begutachtung ein, die wegen architektonischer Bedenken angehalten worden sind. Die Kommission tagte bisher jeden Sonnabend. Da aber die Zahl der Gesuche stetig wächst, ist bereits in Aussicht genommen, künftighin auch Mittwochs zu tagen. Also Sie sehen, die ehrenamtliche Belastung für die Mitglieder der Kommission ist nicht unbedeutend. Die Baugesuche werden derart erledigt, daß die Zeichnungen eingehend besichtigt und besprochen werden, worauf die Ansicht der Mehrheit schriftlich festgelegt wird. Nun kommt aber der schwierigere Teil, die Umsetzung der Kommissions beschlüsse in die Tat, durch den Geschäftsführer! Hierbei haben wir vier Hauptgruppen von Fällen zu unterscheiden. 1. Erledigung durch kurzes schriftliches Gutachten. 2. Durch flüchtige Verbesserungsstriche, die kurzerhand in die Pläne eingetragen werden können. 3. Durch Rücksprache mit dem Bauherrn oder Bauunternehmer. 4. Durch Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen.

Das ist eine Arbeitsleistung, die abermals nicht unterschätzt werden darf, und deren Bewältigung geradezu gebieterisch nach der Einrichtung eines besonderen Zeichensaales schreit, besonders da man gezwungen ist, die ganze Arbeit in kürzester Zeit, spätestens von einer Sitzung zur andern zu erledigen; denn die Abwicklung der Baugesuche darf durch das Einschieben der neuen Instanz keine nennenswerte Verzögerung erfahren. Das ist Bedingung!

Nun ist es aber mit der Erledigung des Baugesuchs durch Beifügung des Gutachtens oder Verbesserungsvorschlags noch lange nicht getan. Nach meiner Auffassung bleibt eine Bauberatung auf halbem Wege stehen, die nur mit weisen Worten und schönen Skizzen das Bauelend bessern zu können glaubt. Wir haben es ja doch zumeist mit Menschen zu tun, die kaum von der Technik des Baues, noch weniger von architektonischem Anstand eine Ahnung haben. Maurergesellen, die kaum eine Schule besucht haben und sich jetzt einmal als Unternehmer aufspielen wollen, Hausknechte, die zu Geld gekommen sind und in Spekulationsbauten machen, Leute, die nicht mehr aus noch ein wissen, sobald man ihnen ihr von irgendwoher bezogenes Schema F stört. Da helfen Skizzen und Worte nicht viel, da muß die Beratung am Bau, die Überwachung der Ausführung eingreifen. Es muß auch an Ort und Stelle geprüft werden, ob die Bauten tatsächlich auch nach den genehmigten Zeichnungen ausgebildet werden, ob diese richtig verstanden sind und ob nicht etwa durch törichte Anwendung ungeeigneter Baustoffe die besten Absichten zunichte gemacht werden. Die

Baupolizei kümmert sich ja doch um derartige Fragen nicht; wenigstens bei uns nicht, und ich kann es tagtäglich erleben, daß ein wegen schlechter Eingabepläne zur Rede gestellter Unternehmer mir begütigend und harmlos sagt: „Über diese Fassadenzeichnungen dürfen Sie sich nicht aufregen, die sind nur für das Baugesuch; bauen werde ich die Sache ganz anders und viel schöner".

Wir haben also, um allen uns gestellten Aufgaben gerecht werden zu können, schon vor Ablauf unseres ersten, unseres Probejahres um die Zuweisung einer ständigen Hilfskraft, womöglich eines Regierungsbaumeisters, gebeten und wir dürfen annehmen, daß diese Stelle demnächst auch bewilligt werden wird. Wir werden damit die staatliche Bauberatungsstelle im Grundgedanken unter Dach und die ganze Organisation, wie sie sein muß, um wirklich segensreich zu wirken, in den Umrißlinien festgelegt haben.

Wir werden damit auch erreicht haben, was uns leider bei der Bauberatungsstelle des Vereins bisher einzurichten nicht möglich war: die stetige, amtlich verpflichtete Arbeit.

Ich bin, wie Sie aus diesen Worten entnehmen können, ein ausgesprochener Anhänger der bezahlten Arbeit im Gegensatz zu der unbezahlten, freiwilligen, idealen, ehrenamtlichen usw. Ich habe meine Erfahrungen hinter mir und weiß, welch unverhältnismäßig erschlaffender Aufwand von Zähigkeit dazu gehört, aus solcher freiwillig-idealer Hilfe dauernde brauchbare und stetige Früchte herauszuholen. Sie ist gut und oft unentbehrlich zur Einführung neuer Ideen, um den Nachweis zu erbringen, daß eine neue Einrichtung notwendig und lebensfähig ist. Aber wenn die Begeisterung nachläßt, wenn die Arme der freiwilligen Vorkämpfer müde werden, dann ist es Zeit, daß der Staat die geschaffenen Organisationen übernimmt, ihrem Wirken Stetigkeit und Sicherheit verleiht.

Ich halte also eine staatliche resp. städtische, von besoldeten Beamten geleitete Bauberatungsstelle für das Ideal, und ich hoffe, daß auch unsere Vereinsbauberatungsstelle sich noch so lange tapfer über Wasser halten kann, bis sie verstaatlicht werden wird.

Dagegen bin ich kein Freund einer Besteuerung der Nutznießer dieser Beratungsstellen. Die Rettungsarbeit, die durch diese ästhetische Sanitätswache geleistet wird, müßte unentgeltlich geleistet werden! Ich bin mir wohl bewußt, daß gerade hier der Hauptwiderspruch gegen die Bauberatungsstellen einsetzt.

Ich will versuchen, Ihnen ein paar der besonders typischen, immer wiederkehrenden Fälle aus unserer Bauberatungsstelle vorzuführen und die Art der jedesmaligen Erledigung zu schildern.

1. Immer wiederkehrend finden Sie in unseren Akten die Formel: „Der Entwurf ist künstlerisch völlig ungenügend. Dem Bauherrn dürfte zu empfehlen sein, sich im Hinblick auf die Bedeutung des Bauwerks an einen Architekten zu wenden."

Und zwar wird so immer verfügt, wenn man weiß, daß der Bauherr finanziell leistungsfähig.

2. Mehrfache Versuche, den wenig bemittelten Unternehmer durch Beratung so weit zu bringen, daß er selbst einen besseren Plan vorlegen kann.
3. Wo die Unfähigkeit hierzu sich ergibt, wird Verbesserungsvorschlag ausgearbeitet und auch die Ausführung nach Möglichkeit überwacht.
4. Beweise dafür, daß schlechte Bauführer nicht imstande sind, ohne Beratung während der Ausführung auch nach guten Zeichnungen etwas Anständiges zu bauen. Verunstaltungen solcher Verbesserungsvorschläge durch törichte Ausführung.
5. Denkmalpflege. Schutz der Ausluchten. Erhaltung oder Wiederaufbau alter Fassaden. Lübecker Beispiel vorbildlich! Ratskaffeehaus, Langenstraße.
6. Die architektonische Behandlung nackter oder häßlich geformter Nachbargiebel und Brandmauern durch Einfügen von Fenstern, Anbringen von Gesimsen, Walmdächern usw. — Erwirken von Dispensen bei der Baupolizei.
7. „Kunst der Straße", Spannmasten, Oberleitungsmasten usw. besser ausbilden.
8. Schutz des Einfamilienhauses und Flachbaus, Zaunausbildung.

Das Ziel dieser Arbeit geht darauf zum ersten hinaus: die Errichtung häßlicher Bauten, die Zerstörung vorbildlicher Baudenkmale, und damit die fortschreitende Verunstaltung unseres Stadt- und Landschaftsbildes zu verhindern. Es werden damit Werke von nicht zu ermessender Bedeutung teils gerettet, teils geschaffen.

Wir haben in Bremen noch vielfach mit der aristokratischen Ansicht zu kämpfen, als sei unsere Aufgabe in erster Linie Schutz der wichtigsten historischen und monumentalen Partien der Altstadt, und als sollen wir das Einfamilienhaus und die ärmeren, abseits liegenden Gegenden ruhig sich selbst überlassen; als gelte es nur die gute Stube für die Besucher schmuck zu halten, dahinter in den Kammern mag's aussehen wie es will. In einem tüchtigen gesunden Hauswesen müssen aber alle Winkel blitzblank sein und man muß den Besucher ohne Verlegenheit in jedes Zimmer schauen lassen können. Und insbesondere unser Einfamilienhaus ist ein köstlicher Besitz, um den uns mit Recht ganz Deutschland beneidet und den wir uns auch erhalten müssen, koste es, was es wolle!

Nun sagen die Gegner der Bauberatungsstelle: „Eure kostenlose Arbeit nimmt uns die Aufträge weg". Wenn das wirklich richtig wäre — ist die soziale Leistung, die in solcher Arbeit liegt (von einem einigermaßen sachlichen Standpunkte aus betrachtet), nicht unendlich viel wichtiger, als ob wirklich der Privatarbeit ein paar Bauten verloren gehen. Aber der Vorwurf ist überhaupt gar nicht richtig! Denn die Bauten, um die es sich hier handelt, gehörten bisher noch nie zum Arbeitsgebiet des Architekten. Sonst würden sie ja ganz anders aussehen! Sondern hier sind die glückseligen Jagdgründe einer Baukunst, die mit Architektur nichts zu tun hat!

Es besteht gar nicht die Frage: Sollen hier die Architekten oder die Bauberatungsstellen bauen? Sondern die Frage heißt: Sollen hier die wilden Baumenschen, die spekulierenden Hotelhausknechte, die von Bodenspekulanten vorgeschobenen Maurerpoliere, oder die Bauberatungsstellen bauen? Ich meine, da müßte auch dem auftragshungrigsten Architekten die Wahl leicht werden!

Es kommen aber noch andere Erwägungen.

Denn zum zweiten erzieht die Bauberatungsstelle Laien wie Bauende zum Geschmack. Indem sie immer und immer wieder gute und schlechte Formen einander gegenüberstellt, zwingt sie die Gleichgültigen zum Nachdenken und Nachempfinden, erweckt sie in dem Nach-

denken das Interesse an guter Bauweise und die Verachtung gegenüber der technischen ästhetischen Schundware. Damit entzieht sie dem unfähigen Bauunternehmertum den Boden und leistet Pionierdienste für das solide Bauhandwerk und die Baukünstler.

Wenn man sich die ganze Tragweite dieser Tatsache vor Augen hält, so sind doch die paar Bauentwürfe, welche eine Bauberatungsstelle in Ausübung ihrer Tätigkeit an sich einnimmt, nichts weiter, als die Handvoll Korn, die der vorhin als Bild hervorgeholte Säemann ausstreut, damit die reiche Saat daraus ersprieße.

Zum dritten steht die Bauberatungsstelle der wirklichen Baukunst schützend und fördernd zur Seite. Die Bauberatungsstelle weist das Publikum unmittelbar auf die Notwendigkeit hin, zum Architekten zu gehen! Die Bauberatungsstelle kann verhindern, daß ein gutes Bauwerk durch schlechte Nachbarbauten erdrückt werde. Ihr Einspruch bei der Baupolizei kann bewirken, daß der tote Buchstabe des Baugesetzes, der soviel Schönheit schon erwürgt hat, seine Kraft verliert, daß ein Kunstwerk entstehen darf, obgleich es nicht mit Paragraph so und soviel übereinstimmt. Die Schönheit eines Bauwerks wird ihm als Verdienst angerechnet und belohnt.

Ja sogar die Beseitigung von Vorschriften, die vom architektonischen Standpunkte aus als schief oder schädlich empfunden werden, ist durch die Bauberatungsstellen spielend zu erreichen, wo lange Beratungen am grünen Tisch erfahrungsgemäß nur zu einer neuen Verklausulierung führen.

Nun stellen die unentwegten Gegner der Bauberatungsstellen die Behauptung auf, sie schränken die individuelle Freiheit des Künstlers ein. „Selbständige künstlerische Regungen werden unterdrückt zugunsten einer einseitigen, diktatorisch aufgezwungenen Geschmacksrichtung ästhetischer Machthaber.“ Ja, meine Herren, ein solcher Vorwurf könnte vielleicht ein Körnlein Wahrheit enthalten, wenn wir in einer Zeit lebten, wie etwa um 1500, als schlechtweg alles, was gebaut wurde, schön gebaut wurde, weil ein untrüglicher, sicherer Kunstinstinkt dem ganzen Volk in den Knochen saß. Damals wäre wohl eine Sachverständigen-Kommission sehr von Übel gewesen, die erklärt hätte: „Von heute ab darf nur noch in deutscher Renaissance gebaut werden“. Aber bei uns handelt es sich doch um ganz andere Dinge! § 1 des Kunstschutzgesetzes, der von der „gröblichen Verunstaltung“ handelt, verhindert ja an sich schon eine unerwünschte Einwirkung auf die Werke der Architekten. Der Begriff „gröbliche Verunstaltung“ ist so weit gespannt, daß ein Bauwerk schon recht herzlich schlecht ausschauen muß, bis eine neunköpfige Kommission dazu kommt, es abzulehnen. Der Architekt — Baukünstler — mit seinen Werken hat nichts von der Kommission zu befürchten, aber alles zu erhoffen.

Und die übrigen, die Kurpfuscher der Baukunst, haben die ein Recht auf Respektierung ihrer künstlerischen Individualität? Nein, gewiß nicht, hier ist nur blödes Unvermögen völligster Geschmacksdürre, und hiergegenüber haben wir nur eine Pflicht: rücksichtslose Beseitigung! Damit der Boden frei werde für Besseres. Es genügt für unser liebes Deutschland nicht, daß es sich um ungezählte Millionen vermehrt und daß diese Millionen verdrossen hin-lebende Proletarier bleiben. Was nun dringend nottut, ist ein Volk, das sich wohl fühlt in seinen Wohnsitzen und das aus diesem Wohlbehagen Kräfte des Lebens saugt: Herzensbildung, Schönheitsgefühl, Liebe zur Heimat!

NEUE BÜCHER.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

GEWERBE-MUSEUM BREMEN. Bericht über das Jahr 1910. Erstattet vom Direktor Professor E. Högg. Hauschild, Bremen.

Dr.-Ing. Gerold E. Beetz. „DAS EIGENE HEIM UND SEIN GARTEN.“ Westdeutsche Verlagsgesellschaft m. b. H., Wiesbaden. 3. Auflage.

AUS ENGLISCHEN GARTENSTÄDTEN. Beobachtungen und Ergebnisse einer sozialen Studienreise. Veröffentlicht und herausgegeben von der Deutschen Gartenstadtgesellschaft, Berlin-Rehfelde (Ostbahn) 1910. Deutscher Renaissance-Verlag Robert Federn, Berlin-Grunewald.

GRUNDLAGEN DES STÄDTEBAUES von Raymond Unwin, deutsch von L. Maclean, Regierungsbaumeister a. D. Verlag Otto Baumgärtel, Berlin. Preis 20 M., geb. 22,50 M.

VORSCHLAG ZU EINEM GRUNDPLAN VON GROSS-BERLIN von Hermann Jansen, Architekt, Berlin 1909, Herausgeber des „Baumeister“. Mit 14 Abbildungen und 4 Plänen. Preis 5 M. Verlegt bei Georg D. W. Callwey, München.

GROSS-BERLINS BAULICHE ZUKUNFT. Vorschläge zur Reform der Bebauungsbestimmungen. Verfaßt von Dr. Karl Keller und Stadtbauinspektor Th. Nitze. Mit einer Einleitung von Dr. Karl v. Mangoldt. Preis 1,50 M. 1910. Renaissance-Verlag von Robert Federn, Berlin-Grunewald.

ZUR SCHNELLBAHNFRAGE VON GROSS-BERLIN. Von Richard Petersen. Sonderabdruck aus der Elektrotechnischen Zeitschrift 1909, Heft 32.

Sonderabdruck aus dem „ARCHIV FÜR VOLKSWOHLFAHRT“. Herausgegeben vom Stadtbibliothekar Dr. G. Fritz, Charlottenburg; Professor Dr. A. Wolfstieg, Berlin (Volkserziehungswesen); Direktor Dr. O. Most, Düsseldorf (Volkswirtschaft); Professor Dr. med. H. Wolpert, Berlin (Hygiene). Deutscher Verlag für Volkswirtschaft, Berlin W. 30.

STATISTIK DER AN DEN HÖHEREN TECHNISCHEN STAATS- UND KOMMUNALSCHULEN, SOWIE AN DEN PRIVATEN TECHNIKEN, POLYTECHNIKEN UND AKADEMIEN GELEHRTEN DISZIPLINEN, sowie der für die einzelnen Unterrichtsfächer aufgewendeten Stundenzahlen. Herausgegeben von Georg Matthes, Direktor der Gewerbe-Akademie zu Berlin. Druck und Verlag von Wilhelm Ißleib, Berlin SW. 48, Wilhelmstr. 119/120. Preis 1 Mark. Der Verfasser hat in vier Tabellen eine Übersicht über die an den obengenannten Anstalten gelehrten Disziplinen und die hierfür aufgewendeten Stundenzahlen gegeben.

Nummer 15 der Mitteilungen der ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH berichtet in einem einleitenden Aufsatze über die Ergebnisse des in Wien abgehaltenen IX. Internationalen Wohnungskongresses. Eine zweite Abhandlung ist der Darstellung der bisherigen Schicksale des Wohnungsfürsorgefonds gewidmet; er findet seine willkommene Ergänzung in der von der Zentralstelle dem Abgeordnetenhause überreichten Dankschrift und dem Abdrucke der neuen Gesetzentwürfe betreffend die Errichtung eines Wohnungsfürsorgefonds. Ein Bericht über die anläßlich des Kongresses veröffentlichten statistischen Veröffentlichungen zur Wohnungsfrage in Österreich und eine Zusammenstellung der neuesten Ergebnisse der gemeinnützigen Bautätigkeit seien aus dem übrigen Inhalte des Heftes hervorgehoben.

BERICHT DES INSTITUTS FÜR GEMEINWOHL zu Frankfurt a. M. über das vierzehnte Geschäftsjahr 1909-10. Frankfurt a. M. Druck von C. Adelmann 1910.

KLEINE MITTEILUNGEN.

EIN WERTVOLLER BESITZ FRANKFURTS IN GEFAHR? Vom Geheimen Baurat a. D. Gerstner. Im Nordend-Stadtteil von Frankfurt a. M. liegt zwischen engen Straßen, die an seiner Grenze meist als Sackgassen endigen, der mehrere Jahrhunderte alte Park der Familie von Holzhausen. Seine über 16 ha messende Gartenfläche ist mit prachtvollen Baum-Reihen und -Gruppen bestanden und trotz der ihn abschließenden, teils durch Gebüsch den Einblick verwehrenden Einfriedigung und trotz seiner Verwilderung den Bewohnern der Nordstadt ans Herz gewachsen. Die allgemein verbreitete Meinung, die Stadtväter würden im Benehmen mit der genannten Familie längst dafür gesorgt haben, daß dieser unschätzbare Besitz der Stadt Frankfurt erhalten bleiben müßte für alle Zeiten, erwies sich nach dem Tode des Besitzers zu allgemeinem tiefen Bedauern als unzutreffend, und eine Gesellschaft steht vor dem Beginnen, nach Abholzung der Hauptzierden des Parkes diesen zu Bauplätzen nur unter Belassung des kleinen Parkteiles, der unmittelbar das Schloß umgibt, auszuschlachten. Unter den vor dauerndem schweren Verlust rechtzeitig Warnenden befand sich schon im Mai außer den Vertretern der Anwohner der Stadtverordnete und Architekt Jul. Lönholdt, der am 18. Juni 1910 in der zahlreich besuchten, aus technischen, ärztlichen und juristischen Kreisen kommenden Versammlung der Freunde des Heimatschutzes mit lichtvollem, eindringlichem Vortrage Schritte zur Abwehr des drohenden Unheils als unabweislich bezeichnete. — Dem Plane der Erben und Käufer stellte Redner einen auf Grund der Aufnahme des Herrn Architekten Mees aufgezeichneten Entwurf gegenüber, dessen Ziel es ist, statt die an den Park stoßenden Straßen durchzulegen, den Parkcharakter bei der Aufschließung zu wahren und dem öffentlichen Wohle nutzbar zu machen. Er hält es für erreichbar, bei entgegenkommenden, zu Parkverhältnissen passenden Bauordnungs-Vorschriften ohne Belastung des Stadtsäckels dies Ziel zu erreichen, noch vollkommener freilich bei kleiner städtischer Beihilfe. Für den nördlichen Teil, der die prächtige Allee und deren Umgebung mit Gruppen großer Bäume und das Familienhaus enthält, schlägt Herr Lönholdt eine Anlage vor, die nur den ungezwungenen Anschluß schattiger Promenaden an die Straßen vorsieht, während er im südlichen, landschaftlich nicht in gleichem Maße bedeutenden die Zerlegung in kleinere Parke mit zusammen etwa hundert villenartigen Gebäuden mit Gärten in Aussicht nimmt. Würde eine kleine Stadtbeihilfe nötig, so wäre sie jedenfalls geringer, als bei manchen Stadtunternehmungen der letzten Zeit, die ungleich geringere Bedeutung besitzen, als die Erhaltung des Holzhausenschen Parks. Nach der unter allgemeiner Zustimmung der Versammlung ausgesprochenen Überzeugung des Herrn Lönholdt, daß sich eine Stadt vom Range Frankfurts eine derartige Gelegenheit, selbst wenn sie Opfer kosten sollte, keinenfalls entgehen lassen darf ohne die Gefahr, ihrem Vorteil und Ansehen nicht wieder gut zu machenden Schaden zuzufügen, deutet er auf das Vorgehen in England und Amerika hin, wo eine Außerachtlassung des städtischen Vorteils, wie sie hier in Frage steht, absolut undenkbar wäre. — Diesem „videant consules!" fügte Herr Dr. Rosenau, Vorsitzender des Bezirksvereins für den Nordendstadtteil, ernstliche Erwägungen gesundheitlicher Natur zu. Nach seiner Überzeugung ist die gewissenhafte Verwaltung einer großen Stadt verpflichtet, den Parkanlagen als deren Lungen die sorgsamste Erhaltung nicht vorzuenthalten, auch wo sie Opfer fordern sollten. Im vorliegenden Falle sei dies um so sorgfältiger zu beachten, als in der nächsten Umgebung des Parks eine ganze Reihe von Schulen, Krankenhäusern und Pflegeanstalten dessen Vorteile bis jetzt genossen hat, als eines staubfreien Luftparkes, eines Sauerstoffverteilers und eines Segens für die Augen. Nach seiner Ansicht könne da ein im voraus nachweislicher Geldnutzen nicht in betracht kommen, sondern nur die gewissenhafteste, nicht hoch genug anzuschlagende Pflege der Gesundheit. Die Erhaltung des Holzhausenschen Parks sei eine zwingende Forderung. Nachdem noch eine Reihe von Rednern, darunter der den gärtnerischen Teil besprechende Gartendirektor Heicke den Wunsch der Versammlung unterstützt hatten, schlug der Vorsitzende Linnemann unter lebhaftem Beifall vor, eine Kundgebung mit dem Verlangen der Beibehaltung des Parks als solchen der Stadtbehörde nach Feststellung des Wortlauts durch eine Kommission einzureichen.

DIE HYPOTHEKENANSTALT DER STADT RIXDORF. Eine der schwersten Sorgen des Grundstückseigentümers — so heißt es in der Begründung des Magistrats der Stadt Rixdorf für die in Aussicht genommene Errichtung einer städtischen Hypothekenanstalt — ist heute die Beschaffung von Hypotheken. Selbst erststellige und sichere Hypotheken für die guten Hausgrundstücke sind nur unter großen Geldopfern zu erhalten. Die Ursachen sind darin zu suchen, daß sich das Privatkapital mehr und mehr den größeren Gewinn abwerfenden Industrie- oder den leichter veräußerlichen Wertpapieren zuwendet und so dem Hypothekenmarkt entzogen wird. Die Hauseigentümer sind deshalb ausschließlich auf die Hypothekenbanken und Versicherungsgesellschaften angewiesen. Da diese Anstalten die Gewinnerzielung in den Vordergrund stellen müssen, so ist es klar, daß ihre Beleihungsbedingungen oft recht drückende sind. Die Groß-Berliner Banken bevorzugen auch bei der Begebung von Hypotheken die westlichen Vororte und berücksichtigen Rixdorfer Grundstücke oft nur bei Zahlung einer hohen Abschlußvergütung.

Obwohl gerade im Westen und Südwesten Berlins die Bautätigkeit in den letzten Jahren dem natürlichen Wohnungsbedarf vorausgeeilt ist, so daß viele, sehr viele Räumlichkeiten noch des ersten Mieters harren, sind für Neubauten in den betreffenden Gebieten Beleihungen leichter, jedenfalls aber billiger zu erhalten. Man kann diese Tatsache vielleicht auch umgekehrt ausdrücken: weil das Hypothekenkapital sich dem Westen und Südwesten Berlins allzu bereitwillig zur Verfügung gestellt hat, konnte die Bautätigkeit ein so schnelles Zeitmaß einschlagen. Die Absicht der Stadt Rixdorf, eine eigene städtische Anstalt ins Leben zu rufen, stellt sich damit als einen ersten Gegenstoß dar, dem man eine grundsätzliche Bedeutung für den gesamten Berliner Grundstücksmarkt nicht wird absprechen können. Eine städtische Anstalt ist jedenfalls in der Lage, Beleihungen zu wesentlich billigeren Bedingungen zu gewähren, als dies von den privaten Gesellschaften geschieht und dabei trotzdem, ja in noch viel höherem Grade den Geboten der Vorsicht Rechnung zu tragen. Die Beleihungen der geplanten Anstalt sollen genau wie bei den Privatbanken bis zu 60 Prozent des Wertes erfolgen. Damit würde sie sich wesentlich von manchen anderen städtischen Beleihungsanstalten, wie z. B. von dem Berliner städtischen Pfandbriefamt, das bekanntlich nur bis zu 50 Prozent gehen darf, unterscheiden und demnach den Wettbewerb mit den Privatbanken erfolgreich aufnehmen können. Was aber eine städtische Anstalt voraus hat, das ist vor allem der Umstand, daß einer Gemeindeverwaltung naturgemäß weit genauere und umfangreichere Unterlagen zur Ermittlung des Wertes der zu beleihenden Bauten wie auch der persönlichen Kreditwürdigkeit des Darlehnsuchenden zu Gebote steht, als dies

den Privatanstalten möglich ist. Damit aber entfällt ein nennenswerter Teil der Auslagen, welche die Privatanstalten einerseits als Risikoprämie, andererseits als tatsächliche Unkosten bei der Auskunftseinholung als Zuschlag zu den normalen Beleihungsbedingungen festsetzen müssen. Außerdem kommt natürlich in Betracht, daß unsere großen Aktiengesellschaften mit Generalunkosten für die Direktorialgehälter, Aufsichtsratstantiemen usw. zu rechnen haben, die bei einer städtischen Verwaltung außer Ansatz bleiben. Ein weiteres, sehr erhebliches Gewicht liegt auch darin, daß die von der Gemeinde Rixdorf gegen die Hypothekendarlehen auszugebenden Pfandbriefe mündelsicher sind, da sie einmal von der Steuerkraft der Stadt Rixdorf, andererseits durch den von einem vereideten Sachverständigen vorsichtig ermittelten Wert des beliehenen Baus gedeckt sind. Da ist anzunehmen, daß diese mündelsicheren Papiere im freien Markt etwas höher als die zwar ebenfalls durchaus sicheren, aber doch des Vorzugs der Mündelsicherheit entbehrenden Pfandbriefe der Privathypothekenbanken bewertet werden. Voraussetzung ist hierbei natürlich, daß die Papiere börsenfähig gemacht werden, was wohl auf keinerlei Schwierigkeiten stoßen dürfte. Ein wesentlicher Vorteil vom Standpunkte des Grundbesitzers ist endlich darin zu erblicken, daß die Anstalt unter normalen Voraussetzungen die von ihr gewährten Hypotheken nicht kündigen darf, während der Darlehnsschuldner berechtigt sein soll, das Darlehen ganz oder teilweise mit halbjähriger Kündigung zurückzuzahlen. Eine Einschränkung der Unkündbarkeit wird nur darin bestehen, daß die Anstalt das Recht erhalten soll, eine bauliche Nachprüfung der verpfändeten Grundstücke vorzunehmen und für den Fall, daß sich eine Verminderung des ursprünglich angenommenen Grundstückswertes ergibt, das Darlehn zum entsprechenden Teil ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist zurückzufordern. Diese Bestimmung trifft indessen den soliden Hausbesitzer kaum oder doch nur in seltenen Fällen, während sie auf den weniger soliden Besitzer einen erzieherischen Einfluß ausübt, indem sie ihn veranlaßt, mit Rücksicht auf die drohende Kündigung sein Grundstück sorgfältig in Stand zu halten. Daß ein sehr lebhaftes Bedürfnis nach einer solchen lokalen Einrichtung besteht, geht u. a. daraus hervor, daß die städtische Sparkasse auch nicht annähernd die Darlehnsgesuche zu befriedigen in der Lage ist, die an sie herantreten, obwohl sie doch nur bis zur Wertgrenze von 50 vom Hundert gehen darf. Was die Vorarbeiten betrifft, so sind sie dadurch wesentlich erleichtert, daß bereits in Dresden und Düsseldorf ähnliche Einrichtungen bestehen, die seit ungefähr zehn Jahren mit bestem Erfolge sowohl für die Hausbesitzer wie für die Stadt arbeiten. Neuerdings hat übrigens auch die Stadt Magdeburg ein nach den gleichen Grundsätzen arbeitendes Pfandbriefamt errichtet. In Rixdorfer Grundstückskreisen wird angenommen, daß die neue Anstalt schon im ersten Viertel des Jahres 1911 zugleich mit der ebenfalls geplanten städtischen Feuerversicherungsanstalt ihre Wirksamkeit aufnehmen wird.

CHRONIK.

In der VEREINIGUNG FÜR STAATSWISSENSCHAFTLICHE FORTBILDUNG liest im kommenden Wintersemester Professor Theodor Goecke über die Grundlagen des Städtebaues. (Mit Lichtbildern.) 1. Entwicklung der deutschen Städte: die mittelalterliche Stadt, der Städtebau des XVII. und XVIII. Jahrhunderts und neuzeitliche Stadterweiterungen. 2. Moderne Stadtanlage im allgemeinen: gesundheitliche, wirtschaftliche und gesellschaftliche Anforderungen; Einteilung der Stadt in Geschäfts- und Wohnviertel, Landhausviertel und Industrieviertel; Vorortsbildung, Gartenstädte und Arbeitersiedelungen. Grünanlagen. Wohnungsfürsorge. 3. Bauordnung: Hof und Hofgemeinschaft, Gebäudehöhe, Brandmauern, Abstufung der Bauvorschriften. 4. Bebauungsplan: Verkehrsmittel, Anpassung an das Gelände, Form und Größe der Baublöcke, offene und geschlossene Bauweise; Verkehrs- und Geschäftsstraßen, Wohnstraßen und Wohnhöfe, Fabrikstraßen; Gestaltung der Straße, Straßenvermittelungen, Platzanlagen, Erholungs- und Spielplätze; Aufstellung öffentlicher Gebäude und Denkmäler. 5. Literatur. Mit Besichtigungen nach näherer Vereinbarung.

In dem soeben an der Technischen Hochschule in Aachen beendigten STÄDTEBAUKURSUS, zu dem Staatsbehörden, Kreiskommunal- und insbesondere die Gemeindeverwaltungen des Westens eine zahlreiche Zuhörerschaft gestellt hatten, war unser Herausgeber, Professor Theodor Goecke, der Berufung gefolgt, an Stelle des erkrankten Herrn Professor Dr.-Ing. K. Henrici die Vorlesungen über „Bebauungspläne" zu übernehmen.

Zur Erlangung von Entwürfen für KLEINWOHNUNGSHÄUSER ist ein Ideenwettbewerb unter den in Mittelfranken geborenen oder heimatberechtigten oder gegenwärtig dort ansässigen Architekten ausgeschrieben worden. Frist bis zum 31. Dezember d. J., abends 6 Uhr. Preise: ein erster Preis von 2000 M., ein zweiter Preis von 1500 M., ein dritter Preis von 1000 M. Die Gesamtsumme von 4500 M. kommt unter allen Umständen zur Verteilung, wenn mindestens 10 Entwürfe eingelaufen sind. Der Ankauf von drei nicht preisgekrönten Entwürfen um die Summe von je 700 M. bleibt vorbehalten. Preisgericht: Oberbaurat Weber, Nürnberg, als Vertreter der Stadtgemeinde Nürnberg. Geh. Oberbaurat Professor Hofmann, Darmstadt. Regierungsrat Dr. Groeschel, München. Baurat Holzer, Fürth. Direktor und kgl. Oberbaurat v. Kramer, Nürnberg. Oberingenieur Küfner, Nürnberg. Direktionsassessor Lehr, Nürnberg, als Vertreter der Gartenstadt Nürnberg. Die Wettbewerbsunterlagen sind gegen Erlag von 5 M., die bei Einlieferung von Entwürfen oder nach Rückgabe der Unterlagen innerhalb 14 Tagen zurückerstattet werden, von der Geschäftsstelle der Gartenstadt Nürnberg zu beziehen.

DIE ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH. Der Vorstand hielt am 19. d. Mts. seine erste Herbstsitzung ab. Von den Einläufen wurden die zur Begutachtung eingesandten Entwürfe der Grazer und der Salzburger Bauordnung der Bausektion (Berichterstatter Architekt S. Sitte), der von der ständigen Deputation des Deutschen Juristentages übermittelte Fragebogen über das Wohnungswesens der Rechtssektion zugewiesen. Der Anschluß an den in Bildung begriffenen Zentralausschuß für Gesundheitspflege wurde nach Genehmigung der entworfenen Bestimmungen beschlossen. Die Frage des ländlichen Wohnungswesens wird auf Grund der eingesandten Gutachten der landwirtschaftlichen Zentralstellen einem Studium unterzogen und wird an den Beratungen des zu bildenden Komitees als Stellvertreter des Ackerbauministeriums Hofrat Dr. Hermann Rit. v. Schuller zu Schrattenhofen teilnehmen. Dr. Felix Frh. v. Oppenheimer, der seine Stelle als General-Sekretär-Stellvertreter wegen häufiger Abwesenheit von Wien niedergelegt hatte, wurde für seine mehrjährige, erfolgreiche Mühewaltung aufrichtigs gedankt und an seine Stelle Privat-Dozent Dr. Karl Pribram berufen.

An dem Hause Sigismundstraße 3 in Berlin prangt eine GEDÄCHTNISTAFEL mit der Inschrift: „Hier wohnte von 1875 bis zu seinem Tode der Ehrenbürger Berlins Adolf v. Menzel. Geboren 8. XII. 1815, gestorben 9. II. 1905. Seinem Andenken die Stadt Berlin 1907." Man braucht kein Kleinigkeitskrämer zu sein, um dies als Fälschung zu empfinden. Das Haus ist erst im Jahre 1906 oder 1907, jedenfalls nach dem Tode des also Geehrten erbaut worden. In München las ich einmal in der Nähe des Promenadenplatzes: „Erbaut im Jahre . . . . anstelle des Hauses, in dem der pp. von . . . . bis zu seinem Tode wohnte." Diese Art der Ehrung scheint mir nachahmenswert zu sein, denn es gehört doch auch wohl zum Charakterbilde des Verstorbenen die Erscheinung des Hauses, in dem er wirklich gewohnt und gearbeitet hat. Th. G.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

7. Jahrgang 1910 12. Heft

DER STÄDTEBAU

DER STÄDTEBAU.

MONATSSCHRIFT

FÜR · DIE · KÜNSTLERISCHE · AUSGESTALTUNG · DER · STÄDTE · NACH · IHREN · WIRTSCHAFTLICHEN · GESUNDHEITLICHEN · UND SOZIALEN · GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET · VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

WETTBEWERBS-ENTWÜRFE FÜR DIE WESTLICHE STADTERWEITERUNG VON FRANKENHAUSEN AM KYFFHÄUSER.

Von THEODOR GOECKE, Berlin, mit 4 Tafeln.

Kleinere Städte geraten leicht bei der Frage in Verlegenheit, von wem sie sich einen Bebauungsplan aufstellen lassen sollen. Die Zahl der Städtebaukünstler ist noch keine allzu große und verteilt sich naturgemäß auf die größeren Städte. Aus diesem Grunde kommt mancher Wettbewerb zustande, der unter günstigeren Umständen auch durch einen freien Auftrag zu ersetzen gewesen wäre. So lag die Sache nun nicht in Frankenhausen am Kyffhäuser, wo die Stadt den steilen Berghang im Begriff ist zu erklettern und deshalb besonders schwieriger Aufschließungsarbeit gegenüber steht. Das Ergebnis des Wettbewerbes, der mit 54 Entwürfen beschickt war, hat bewiesen, daß selbst einer größeren Zahl von Fachgenossen die Aufgabe nicht so leicht zu lösen war. Ein erster Preis ist deshalb auch nicht verteilt worden. Bekanntlich erhielten je zwei gleiche Preise von 800 Mark der Entwurf „Gartenstadt am Kyffhäuser" des städtischen Ingenieurs Karl Theodor Fischer in Mainz und der Entwurf „Gartenstadt" der Architekten Schönberg und Ehrlich in Hagen in Westfalen, einen weiteren Preis von 600 Mark der Entwurf „Aufbau" des Architekten Hermann Jansen in Berlin. Angekauft wurde außerdem der Entwurf „Sennerin-Sonntag" des Architekten Hoff in Kiel und der Entwurf „Horizontale Häuserfronten im Abhang" abermals des Architekten Hermann Jansen in Berlin.

Die Hauptforderungen des Programms betrafen:

1. Die Bebauung der Talsohle, insbesondere auch in bezug auf die Angliederung an die Stadt und die Verbindung mit dem Bahnhofe.

2. Die Ausgestaltung der Wipperpromenade.

3. Die Bebauung des Berggeländes mit den erforderlichen Anschlüssen an die Rottlebener und die Kelbraer Landstraße, sowie an den Weg zum Galgenberg.

Die Beurteilung des Preisgerichts war folgende:

Entwurf „Gartenstadt am Kyffhäuser" — Lageplan Tafel 69.

Der Entwurf zeigt der verschiedenartigen Gestaltung des Geländes entsprechend eine verschiedenartige Behandlung des Bebauungsplanes. In dem Talgelände sind gerade Straßenzüge angelegt worden. Der Zugang von der Stadt durch die Schafgasse ist gut ausgebildet, desgleichen die Verbindung des Geländes in der Talsohle mit dem des Berggeländes. Etwas weniger günstig ist die Verbindung zum Bahnhofe gestaltet. Die Bebauung ist auch in dem Talgelände größtenteils offen gedacht; nur am westlichen Rande ist zum Schutze gegen die Winde eine geschlossene Bebauung angenommen worden. Bemerkenswert sind die wechselnden Straßenbilder und eine einfache aber nette Platzanlage.

Die Anlagen an der Wipper sind unter Beibehaltung des vorhandenen Promenadenweges zweckentsprechend angelegt. Die Straße nördlich der Wipper erscheint dagegen überflüssig; zweckmäßiger würde eine Ausbildung sein, wie sie in dem bereits bebauten Teile der Straße angewendet ist. Die Straßenzüge am untern Teile des Berges sind gut angelegt, nur fehlt auf der großen Länge des Hauptweges eine fahrbare Verbindung mit der Landstraße. Die Beibehaltung der vorhandenen Wege am oberen Teile des Berges ist zu loben, dagegen ist die Annahme von Landhäusern unmittelbar an der Landstraße unter Einziehung des oberen Weges und der vorhandenen Futtermauer nicht als vorteilhaft anzusehen.

Entwurf „Gartenstadt" — Lageplan auf Tafel 70, Einzelheiten in den Textbildern 1—3 und unter a) Tafel 72.

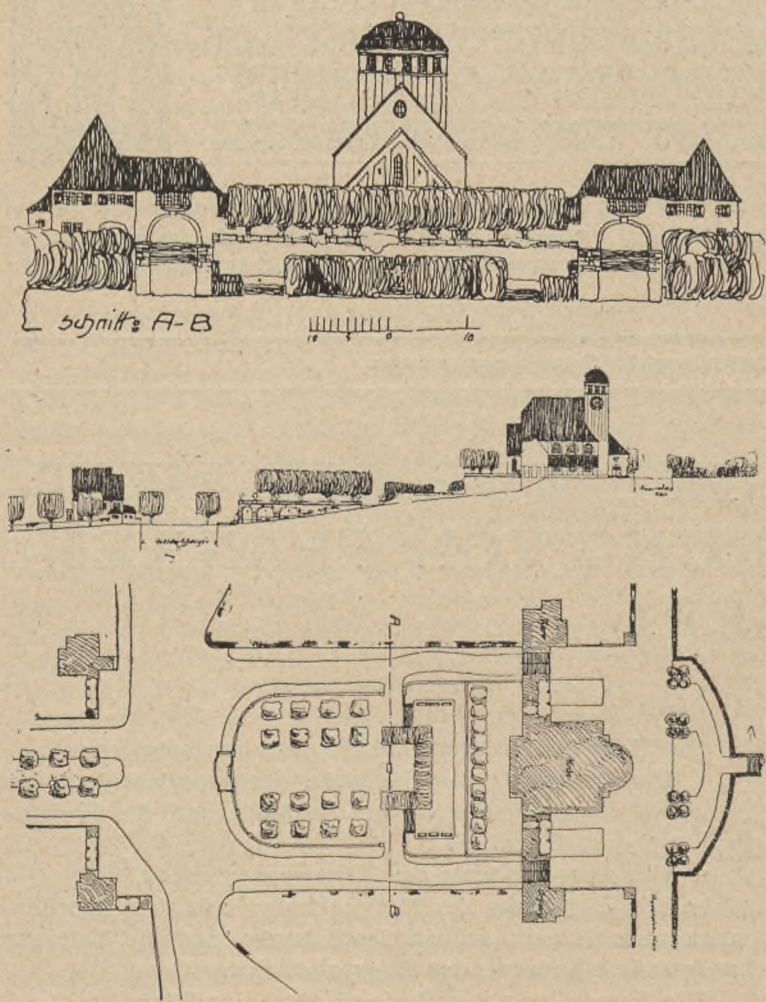


Abb. 1—3. Entwurf „Gartenstadt".
Architekten: Schönberg und Ehrlich, Hagen in Westfalen.

Der Hauptvorzug des Entwurfes ist die gute Verbindung von der inneren Stadt und vom Bahnhofe nach dem Mittelpunkte des für die Bebauung in Aussicht genommenen Berggeländes. In der Talsohle wird durch den Hauptstraßenzug eine bestehende Achse betont. Die Baublöcke sind gut gestaltet, auch ist eine anmutige Platzanlage vorgesehen. Die Bebauung ist im wesentlichen als offene gedacht; nur ist der westliche Teil des Geländes als Schutz gegen die Westwinde in geschlossener Bauweise angenommen worden.

Die Straße an der Wipper ist ohne besondere Promenade angelegt. Es erscheint zweckmäßiger, die neue Straße neben dem bestehenden Promenadenwege anzulegen. Die Durchschneidung des mit schönen alten Bäumen bestandenen Schallschen Parkes durch eine Verbindungsstraße nach der Rottlebener Landstraße kann nicht als wünschenswert bezeichnet werden. Die Bauanlage am Berge mit einer Kirche als beherrschendes Hauptstück ist gut gedacht; desgleichen der Abschluß durch eine Terrasse.

Da das Gelände hier jedoch in erster Linie mit Landhäusern bebaut werden soll, so erscheint die Anlage eines Monumentalgebäudes hier weniger vorteilhaft, als vielleicht auf der Kuppe des Berges. Die Wegeanlage am Berge ist nicht besonders günstig; besonders fehlt eine gute Verbindung des untern Berggeländes mit der innern Stadt. Die an der Rottlebener Straße gelegenen Grundstücke sind überhaupt nicht zugänglich gemacht. Die Beibehaltung der vorhandenen oberen Bergwege ist dagegen anzuerkennen. Die beigefügten Einzelzeichnungen und Skizzen sind anschaulich dargestellt.

Entwurf „Aufbau" — Lageplan Tafel 71.

Eine gute Verbindung des Baugeländes der Talsohle mit dem Bahnhofe ist nicht vorhanden. Die Einteilung der Baublöcke und deren Größenverhältnisse ist zweckentsprechend. Durch die schön angelegte Schafgasse ist eine gute Verbindung mit der alten Stadt geschaffen. Durch

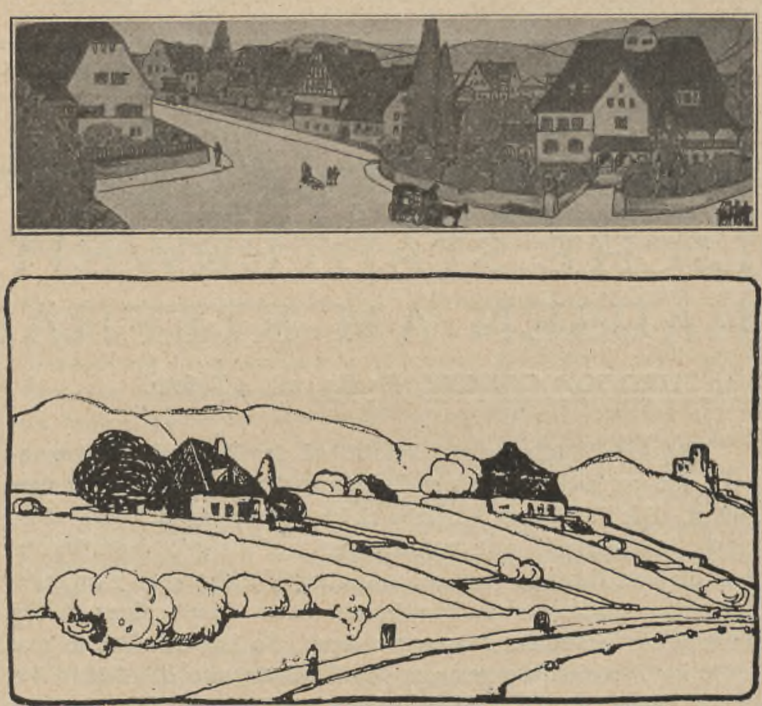


Abb. 4 und 5. Entwurf „Sennerin-Sonntag".
Architekt: Hoff, Kiel.

Anordnung von Teichen und Wasserbecken, die sich mit geringem Kostenaufwand ausführen lassen, ist der Landschaft ein reizvoll malerisches Motiv hinzugefügt. Die Anlage der Straßen und Plätze ist unter Betonung der Hauptpunkte, insbesondere des schönen Aussichtspunktes im Berggelände, geschickt angeordnet. Nicht gut gelungen ist dagegen die Zugänglichkeit des Landhausgeländes von der Rottlebener und Kelbraer Straße.

Entwurf „Sennerin-Sonntag" — Textbilder 4 und 5.

Die Straßen und die Anlagen an der Wipper sind sehr reizvoll gedacht, doch sind die gärtnerischen Anlagen in diesem Teile des Geländes zu umfangreich, insbesondere

erscheinen die Anlagen auf der nördlichen Seite der Wipper unzweckmäßig.

Die Straßenzüge am Berge sind günstig angelegt, nur sind die Zugänge von der Stadt zu den Hauptwegen, besonders zu den Wegen am Herrschaftsberge, wenig vorteilhaft gewählt. Bei diesen Zugängen ist auf die natürliche Geländegestaltung keine Rücksicht genommen worden.

Ganz vorzüglich sind die dem Entwurfe beigefügten Skizzen ausgeführt. Sie legen Zeugnis ab von einer sehr mannigfaltigen Phantasie des Verfassers und von seinem tiefen Verständnis für die Anpassung der Baulichkeiten an das vorhandene Gelände.

Entwurf „Horizontale Häuserfronten im Abhang". — Lageplan, unter b), Tafel 72.

Die gärtnerischen Anlagen an der Wipperpromenade sind in schöner maßvoller Weise gelöst, auch sind die Straßen und gärtnerischen Anlagen des Berggeländes zu rühmen, dagegen ist die Verbindung mit der Rottlebener und Kelbraer Straße durch unglücklich gewählte Zufahrtsstellen als nicht gut gelöst zu bezeichnen.

SOZIALE FÜRSORGE IM STÄDTEBAU UND DER BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE JOHANNISSTADT IN FREIBERG i. Sa.

Von Stadtbaurat RIESS, Freiberg i. Sa.

Die Schäden, welche die Herrschaft der Maschine, die einseitige und einförmige Arbeit im Fabriksaal, Büro und Kontor, das Wohnen in dumpfen, lärmenden, engen Straßen und finsteren Höfen, das sinnverwirrende, nervenzerreibende Hasten und Jagen und das Geräusch der Straße mit sich bringen, sind wohl zu keiner Zeit so empfunden worden, und es ist wohl noch niemals so auf Abhilfe gesonnen worden, wie jetzt.

Zu keiner Zeit war wohl so die Sehnsucht verbreitet nach einem stillen, grünen Plätzchen, einem Glück im Winkel, wo man Erholung sucht und findet, wie heute.

Darum suchen die Städte durch Baumpflanzungen, Anlage von Schmuckplätzen, Spielplätzen u.dgl. ein wenig von der lebendigen und Leben spendenden Natur in die leblose, steinerne Welt der Stadt zu bringen. Darum grünt es auf Balkonen und an Blumenfenstern selbst im ärmsten Viertel, darum findet man nirgends auf Friedhöfen solche liebende Pflege von Blumen und Gräbern als auf den Großstadtfriedhöfen, weil der Ort der letzten Ruhe für die meisten der einzige ist, wo sie in freier Natur ein eigenes friedevolles Plätzchen haben, dem sie alle Liebe zuwenden können, von dem sie niemand vertreibt.

Um jedes Stück Wald, Park oder alter Garten, das der Bebauung oder der Axt zum Opfer fallen soll, erhebt sich die öffentliche Meinung, und in den Volksvertretungen wird um die Sicherung, Erhaltung und Vermehrung und Zugänglichkeit dieses für die Volksgesundheit so wichtigen Besitzes in scharfer Redeschlacht gekämpft.

Großstädte arbeiten an der Schaffung von Wald- und Wiesengürteln und auch die kleinste Stadt sucht sich ihren Stadtpark zu schaffen oder zu erhalten und zu verschönen.

Am Rande der Großstädte blühen die Laubenkolonien oder „Schrebergärten", welche der Fuß des steinernen unerbittlichen Riesen nach kurzer Blüte allmählich immer weiter hinausschiebt. Es wachsen die Landhaussiedlungen vor den Toren der Stadt, wo der Wohlhabende sein Heim im Grünen bauen kann. Es tönt jetzt mit wachsender Macht der Ruf nach der Gartenstadt, um auch dem weniger Bemittelten ein Heim im Grünen zu schaffen, sicher und unabhängig von der nachdrängenden Spekulation, auf genossenschaftlicher Grundlage, vielleicht sogar teilnehmend am Gewinn, den gemeinsame Unternehmung und der gemeinsame Aufschwung bringen.

Auch manche kleineren Städte, deren Bevölkerung längst vom Ackerbau zur Industrie und Gewerbe übergegangen ist, wollen dabei nicht dahinten bleiben und suchen durch geeignete Maßnahmen dieser Entwicklung und dem Zeitgeiste Rechnung zu tragen. Wie dies geschieht und geschehen kann, ist auch für den Städtebauer von Interesse, und sei an einem modernen Beispiel gezeigt.

Freiberg (38000 Einwohner) die „alte getreue" sächsische Bergstadt, die Stadt der romanischen goldenen Pforte, in welcher der Bergbau seit Jahrhunderten heimisch ist, in der auch die moderne Industrie in lebhaftem Aufschwunge sich befindet, hat schon früh den richtigen Weg zu dieser modernen Entwicklung gefunden. Mancherlei überkommene Einrichtungen und neue Fortschritte und Versuche dienen diesen modernsten Aufgaben der sozialen Fürsorge und des Städtebaues.

So hat sich aus früheren Zeiten in die Neuzeit noch zum Teil herübergerettet, daß zu vielen Hausgrundstücken in der Stadt noch ein Feldgrundstück vor der Stadt, das sogenannte „Bürgerfeld" gehört, welches teils verpachtet, teils von den Besitzern noch selbst als Gartenland bewirtschaftet wird, ein Stück eigener Scholle. Weniger dem einzelnen als dem allgemeinen Wohle dienen die großen herrlichen Parkanlagen. Schon zu Ende des achtzehnten Jahrhunderts wurde mit der Anlage öffentlicher Promenaden und Parkanlagen auf dem Gelände der alten Wälle zwischen Altstadt und Neustadt begonnen, welche sich mit Spielplätzen, großem Sportplatz, herrlichen Alleen und Ruheplätzen ringsum die alte zum Teil noch erhaltene und mit Türmen bewehrte Stadtmauer in einer Ausdehnung von 15 ha zusammenhängend erstrecken und an schönen Tagen Scharen von Spaziergängern aller Stände Erholung bieten. Ein besonderer Schmuck sind vier Teiche, welche ehemals zur Verteidigung der Stadt gegen den Feind dienten in Verbindung mit noch vorhandenen Wällen, Wallgräben, Mauern und Türmen.

Eine besondere Förderung haben alle diese Bestrebungen aber durch das unter städtischer Verwaltung stehende Hospital St. Johannis stets erfahren, nicht zum

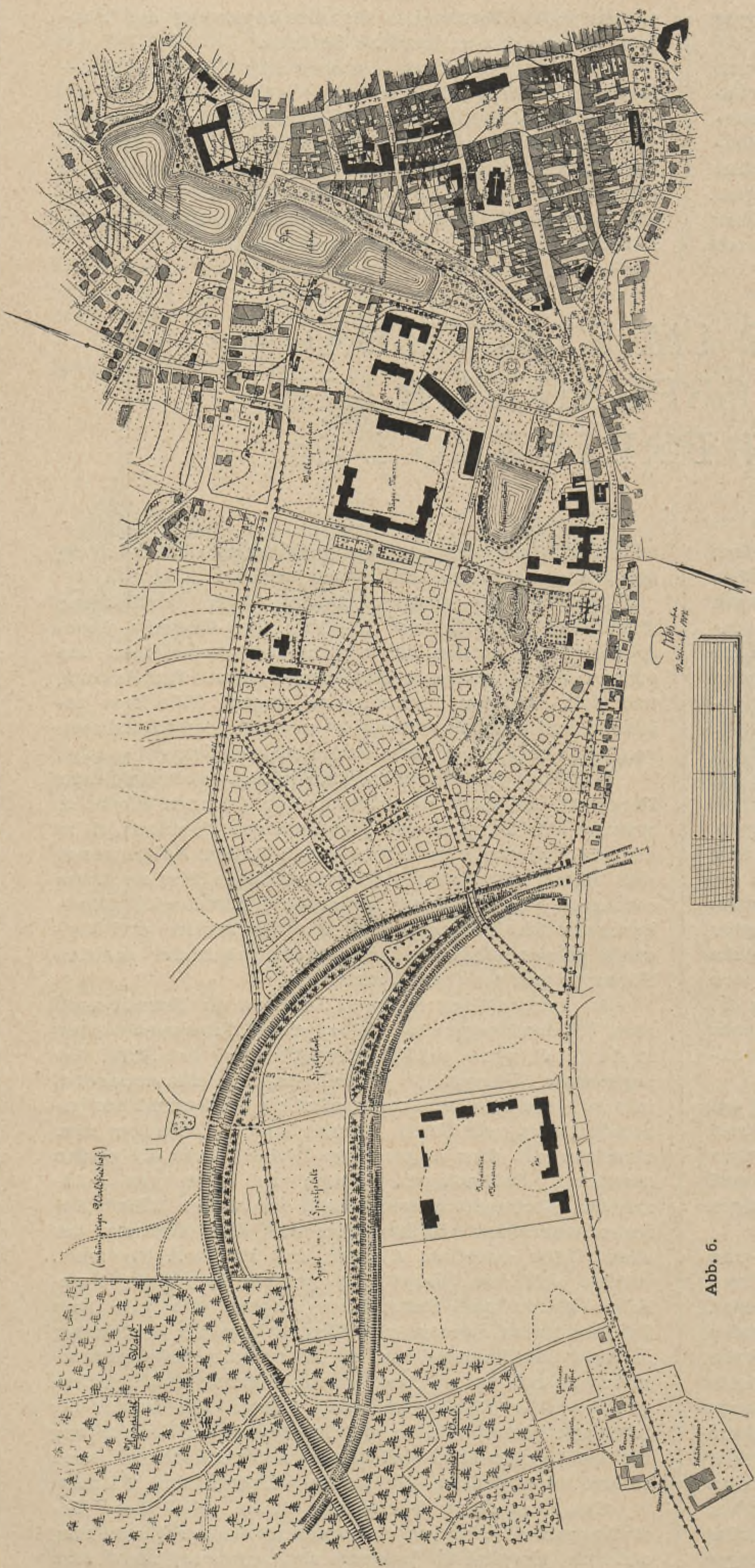


Abb. 6.

Schaden seines nicht unerheblichen Vermögens. Das alte Hospital St. Johannis, schon im Anfang des XIII. Jahrhunderts gegründet, verfolgt seinen Zweck der Versorgung und Unterstützung würdiger Bürger und Bürgerinnen nicht nur im engen Rahmen und Beschränkung auf den kleinen Kreis der Hospitaliten, sondern es wird dem tieferen Stiftungszweck und dem Stiftungsvermögen auch dadurch gerecht, daß es durch Förderung der Volksgesundheit dienlicher Unternehmungen der Hilfsbedürftigkeit vorbeugt.

So hat es die weiten, harzduftenden Hospitalwaldungen, welche im Westen kaum eine Viertelstunde vor der Stadt liegen mit Promenadenwegen, Bänken und Schutzhütten ausgestattet und ganz der Bevölkerung geöffnet und einen Volkswald daraus gemacht. „Um das Betreten dieses Waldes wird gebeten", ist hier der Grundsatz, der den Wald zum idealen Allgemeingut macht.

650 ha, die durch Aufforstungen ständig vermehrt werden, bedecken diese Waldungen hochragender Fichten und gemischter Bestände mit großen Teichen, mit Hügeln und Tälern, die hier der Bevölkerung zur Verfügung stehen, d. h. es kommen auf den Kopf 167,5 qm Waldfläche. Legte man dieses Maß der Dreimillionen-Bevölkerung Berlins zugrunde, so würde sich ein Volkswald von 50 250 ha ergeben! Der Grunewald, der als Volkswald zunächst in Betracht kommt, hat rd. 4000 ha Bodenfläche, die durch Verkäufe und Abholzungen noch auf 3000 ha vermindert werden sollen. — —

Ferner hat das Hospital Ländereien an vier verschiedenen Teilen des Stadtgürtels zu umfriedigten Einzelgärten (Schrebergärten) von 100 - 500 qm Größe aufgeteilt, die zu billigen Preisen von 10—15 Pf. für das Quadratmeter, je nach dem Alter des Gartens, an die Einwohner vermietet werden. Jeder Garten hat Wasserleitung; auch für Entwässerung ist gesorgt, und in der Mitte des ganzen Gartengebietes liegt ein großer Spielplatz, steht ein Häuschen mit der Wohnung für den Wächter und mit Geräteraum, Versammlungsraum und Unterstand bei schlechtem Wetter. Über 250 Gärten von zusammen etwa 6 ha Flächeninhalt sind so allmählich entstanden und zum Teil im Bebauungsplan festgelegt.

In modernen Bebauungsplänen dürfen derartige für alle Zeit festgelegte, über das Stadtgebiet verstreute Anlagen nicht fehlen. Sie entsprechen einem Bedürfnis, bringen eine Verzinsung, ohne mehr als die Anlagekosten zu erfordern und ohne Unterhaltungskosten, und dienen der Schönheit und dem öffentlichen Wohl in ganz hervorragender Weise mehr als große, leere, gepflasterte oder staubige Plätze, mehr als Rasenflächen, die niemand betreten darf, mehr als Blumen, die niemand brechen darf, mehr als kostbarer Promenadenschmuck, den niemand berühren darf.

Die Freiberger Anlagen und Johannisgärten in fast regelmäßiger Verteilung **innerhalb** der Stadt haben zu sammen eine Größe von rund 25 ha, so daß etwa 6,6 qm auf den Kopf der Bevölkerung kommen. Würde diese Zahl etwa für Berlin mit drei Millionen Einwohnern zugrunde gelegt, so müßten

innerhalb der Stadt 2000 ha Anlagen geschaffen werden, ein Ideal, das wohl unerreichbar ist, da Berlin nur 487 ha besitzt, also seine Parks vervierfachen müßte! Vielleicht erfüllt das Groß-Berlin der Zukunft dieses Ideal! —

Neuerdings hat das Hospital St. Johannis zu Freiberg einen weiteren Schritt gewagt, nämlich den Gartenstadtgedanken in eigenartiger Weise auf bodenreformerischer Grundlage in größerem Maßstabe zu verwirklichen.

Im Westen der Stadt auf ansteigendem dem Hospital gehörigen Gelände, von dem einerseits ein schöner Blick nahe auf die Stadt mit ihrer malerischen Umrißlinie und in die Ferne auf die blauen Linien der Wälder und Berge des Erzgebirges sich bietet, an das andererseits der Wald mit seinen grünen Wogen dicht heranreicht, der das Gebiet gegen die Westwinde schützt und seinen Harzduft und Kuckucksruf fast bis in die Zimmer trägt, soll eine Heimstättenanlage geschaffen werden, welche ganz auf einer eigenartigen Anwendung des Erbbaurechtes beruhend in ihrer Plangestaltung den Charakter einer Gartenstadt namens Johannisstadt erhalten soll.

Wie aus dem Plane (siehe Textbild 6) ersichtlich ist, wird dieses Gelände, das eine Größe von 30 ha besitzt, im Süden begrenzt durch die Chemnitzer Straße, einem Teil der alten Heerstraße zwischen Dresden und Chemnitz, im Norden durch die Clausallee mit ihrem dichten Baumbestande, durch welche jetzt der Strom der Spaziergänger zum Walde zieht. Die westliche Begrenzung bildet der Bahnkörper der Dresden-Chemnitzer Eisenbahn, welche in tiefem Einschnitte liegt. Am Schnittpunkte mit der Chemnitzer Straße befindet sich jetzt ein Übergang in Schienenhöhe, der jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit eingezogen und unter Verschiebung des Straßenzuges nach Norden durch eine Überbrückung des Einschnittes ersetzt werden soll.

Für den durch den Verfasser aufgestellten Bebauungsplan für das eigentliche Gebiet der Johannisstadt ergaben sich eine Reihe von Gesichtspunkten, welche die Aufgabe städtebaulich und gartenkünstlerisch anziehend machten.

Das Gelände soll als Gartenstadt ein Bindeglied bilden zwischen der Stadt und dem nahen Walde. Von dem städtischen Promenadenringe aus soll man ohne lange Straßenwanderung, ohne Straßenstaub und möglichst unbelästigt vom Fahrverkehr, ständig im Grünen auf landschaftlich und gärtnerisch ausgezeichnetem Wege in den Wald gelangen können. Gleichzeitig sollte der Schrägverkehr von Nordosten, der Jägerkaserne, her, nach Südwesten und ebenso der starke Verkehr der Chemnitzer Straße über die künftige Überführung durch die Führung und Breite der Straßen berücksichtigt werden, ohne den Charakter der Gartenstadt zu schädigen oder zu mindern. Die Lösung ist, wie aus dem Plane ersichtlich ist, in folgender Weise erfolgt:

Im Gelände befindet sich eine kleine Talsenkung mit einem kleinen Gewässer, dem Johannisteich, am niedrigsten Punkte, die für den ersten Teil der Aufgabe besonders geeignet erschien. Hier ist ein öffentlicher Park von 3,5 ha Größe angelegt worden, der nur durch Fußwege zwischen Gärten von den drei Straßen zugänglich sein soll. Die angrenzenden Straßen dürfen nur in offener Bauweise bebaut werden und umschließen den Park so, daß die Grundstücke mit ihren Gärten sich rings an den Park angliedern. So tragen die Privatgärten zur scheinbaren Vergrößerung des öffentlichen Parkes bei und haben selbst Anteil am Park. So beleben die im Grün verstreuten Landhäuser den Park in reizvoller Weise. Der Park ist als Wiesenpark ausgestattet.

In der natürlichen Senkung des Geländes am oberen Ende entspringt ein murmelnder Bach, fällt plätschernd über Felsblöcke in einen stillen, von Gebüsch umwucherten kleinen Teich, sprudelt über ein Wehr, eilt über Gestein bald schmaler, bald breiter durch den Wiesengrund, windet sich durch dichtes Gebüsch hin und fällt dann in den Johannisteich, an dessen Rande Iris und farbige Seerosen leuchten und auf dem Schwäne ihre Kreise ziehen. Mit tausend Blumen ist der weite Wiesengrund bestickt: Vergißmeinnicht in blauen Polstern, die goldene Dotterblume, nickende Glockenblumen, schimmernde Margeriten und die übrigen Kinder der deutschen Wiesenflora.

Wenige, durch gruppenweise Baumpflanzung belebte und beschattete, dem Gelände angepaßte Wege, weite grüne Flächen mit einzelnen schönen Bäumen und Gebüsch, Durchblicke auf die Gärten mit ihren Häuschen und den Teich und auf den malerischen Umriß der alten Stadt, sind die Grundgedanken für die Ausgestaltung und das zum Teil schon verwirklichte Bild dieses Wiesenparkes mit seinen natürlichen sanften Hängen und der einfachen Schönheit ruhiger großer Linien.

Dichte Hecken von wilden Rosen, Himbeeren und Spiräen, von Weißdorn, Liguster und Hollunder sorgen ebenso wie die zahlreichen Nisthöhlen und die Beeren tragenden Bäume, Büsche und Stauden für den Vogelschutz, dafür, daß die gefiederten Sänger eine ungestörte Zuflucht und reichliche Nahrung haben. Meisen, Stare, Drosseln, Finken, Rotschwänzchen, Rotkehlchen, Goldammer, Grasmücken, Bachstelzen und wie sie alle heißen, sind hier schon heimisch geworden und erfreuen durch ihren Gesang und ihre zierliche Munterkeit.

Diese Parkanlage soll im Westen, wo sie auf die Diagonalstraße, die Hauptverkehrsader mündet, durch ein Parktor abgeschlossen werden, um so auch äußerlich eine Trennung zwischen dem Geräusch der Straße und dem stillen grünen Frieden des Parkes zu erreichen.

Gegenüber von diesem Parktor mündet ein Fußweg, der zwischen den Gärten der Landhäuser quer durch die Baufläche geht und in ihrem Herzen einen großen mit Bäumen bestandenen Rasenplatz umschließt, der als Spielplatz für Kinder oder stiller öffentlicher Erholungsplatz inmitten der Gärten der umliegenden Grundstücke dienen soll: Das meist geringwertigere Land inmitten tiefer Bauflächen kann so dem öffentlichen Wohle dienstbar gemacht werden, ohne daß wesentliche Kosten daraus entstehen.

Die nördliche Mündung dieses Fußweges stößt auf einen stillen kleinen vom Verkehr abseits liegenden Schmuckplatz, geeignet für die Aufstellung eines schönen Bildwerkes oder Brunnens, der in der Erweiterung der stillen Wohnstraße auf dem grünen Hintergrunde eine freundliche Bereicherung des Straßenbildes ergeben würde. Von diesem Platze aus führt der Weg nach wenig Schritten in die dichte schattige Klausallee, die bald im Walde mündet mit seinen stundenweiten grünen Hallen. So kann man unmittelbar aus dem inneren Promenadenring ständig im Grün sich bewegend bis in den Wald gelangen.

Ein anderer Weg zum Walde führt von dem neuen Park nach der hochliegenden Eisenbahnüberführung in

wenigen Schritten, von wo man über den sogenannten Halbmond, d. h. das Gebiet zwischen den Bahnlinien Freiberg—Nossen und Freiberg—Chemnitz unmittelbar den Wald erreicht. Auch dieses Gebiet des Halbmondes, der mit dem einen Horn bis in den Wald hineinreicht, mit dem anderen Horn mit der Johannisstadt in Verbindung steht, soll für öffentliche Anlagen, für große Sport- und Spielplätze, für Schülergärten, Tiergehege u. dgl. hergerichtet und bestimmt bleiben und so zwischen Volkswald und Gartenstadt eine ideale Verbindung werden, eine Stätte für Jugendspiel und Volkserholung, wie sie nach Größe, Bodenverhältnissen, Lage und Verbindung mit Stadt und Wald nicht schöner gedacht werden kann.

Als Hauptverkehrsstraße der Johannisstadt hat die Diagonalstraße zu gelten, die darum größere Breite und zum Teil geschlossene Bebauung erhalten soll. Die übrigen Straßen außer der schon erwähnten Chemnitzer Straße sind als reine Wohnstraßen zu betrachten. Möglichste Anpassung an das Gelände ergab zwanglose Krümmungen. Die Vermeidung der reinen Himmelsrichtung bei der Führung der Straße, um Licht und Luft Zugang zu geben und die vorherrschenden Winde zu brechen, Wahrung landschaftlicher Ausblicke und Fernblicke auf die Stadt und nähere bedeutendere Gebäude, z. B. auf eine an der Chemnitzer Straße, auf dem kleinen alten Friedhof zu errichtende Kirche, Schaffung malerischer harmonischer Straßenbilder, waren für den Plan und weiterhin auch für die Bauvorschriften grundlegende Gedanken.

Aus der Johannisstadt soll ungesundes Unternehmertum und Spekulation verbannt sein. Es ist darum in der Bauordnung für dieses Gebiet mehrfach Handhabe gegeben, Häßliches zu verhindern und auf die Hausgestaltung Einfluß zu nehmen, ohne die freie Selbständigkeit und Entwicklung engherzig zu unterbinden. Auch in den Erbbauverträgen wird der Stiftungsverwaltung Einfluß auf die Planung eingeräumt.

Um Geschmacklosigkeiten verhüten zu können, ist bestimmt, daß an die Gestaltung der Einfriedigungen, Gartenhäuser und kleineren Wirtschaftsgebäude, sowie an die Gestaltung aller Seiten von Haupt- und Nebengebäuden höhere architektonische Anforderungen gestellt werden können, wenn sie von öffentlichen Verkehrsräumen einschließlich der öffentlichen Anlagen aus sichtbar sind.

Weiter sind das Stadt- oder Straßenbild störende Zutaten an Gebäuden oder Gebäudeteilen, wie Reklamebilder, freistehende Reklametafeln, Bemalungen u.dgl. innerhalb des Plangebietes unzulässig.

Um im Gebiete des Einzelbaues eine gewisse Eintönigkeit zu vermeiden, sollen gelegentlich an geeigneten Stellen Doppel- und Gruppenhäuser zugelassen werden können, wenn die einzelnen Teile der Gruppe Einfamilienhäuser sind. Durch diese Beschränkung ist der Spekulation vorgebeugt und doch die Möglichkeit geschaffen, dem Bedürfnisse nach einem billigen Einfamilienhause zu genügen. Um eine bewegtere, reizvollere Gruppierung der Bauten und malerische Durchblicke im Straßenbilde zu ermöglichen, ferner um die Lage der Räume der Himmelsrichtung anpassen, um Garten und Hof in rechter Weise der Sonne und dem Schatten öffnen zu können, sowie auch um besonderen, persönlichen Wünschen entgegenkommen zu können, ist abgesehen von der Führung der Straße die Möglichkeit für jeden Anbauenden offen, weiter hinter die Bauflucht zurückzutreten, an geeigneten Stellen auch bis an die Straßenflucht vorzutreten. Kein Vorgarten und kein seitlicher Abstand darf im übrigen jedoch unter 6 m Breite erhalten, um einen zu dürftigen Eindruck durch die mangelnde Tiefe oder schluchtartigen Gebäudeabstand zu verhüten. Die Abstände sollen in angemessenem Verhältnis zur Gebäudehöhe stehen, so daß die „Lückenbauweise" vermieden wird und jedes Haus und jede Gruppe tatsächlich für sich im Grünen steht.

Wie schon kurz oben erwähnt, ist die ganze Anlage auf der Grundlage des Erbbaurechtes geplant. Dadurch ist es möglich, daß das ganze Gelände, das Eigentum an Grund und Boden in der Hand des Hospitals bleibt und der Wertzuwachs sowie die Verfügungsgewalt für alle Zeit im Besitze der unter städtischer Verwaltung stehenden Stiftung bleibt. Wie schon im übrigen der große Landbesitz der Stadt und des Hospitals regelnd auf die Bodenpreise wirkt, wird so im besonderen dadurch auch dem kapitallosen Teile der Bevölkerung ermöglicht, gegen bloße Zinszahlung ein Grundstück, eine Heimstätte als Eigentum unter billigen Bedingungen zu erwerben.

Ein Käufer wird meist versuchen, durch Schaffung von Mietwohnungen und möglichst weitgehende Bebauung und Ausnutzung des Grundstücks eine hohe Verzinsung herauszuwirtschaften. Bei einem besonders billigen Kauf würde der Käufer bei späterer Veräußerung den entsprechend höheren Gewinn einstreichen, der der Allgemeinheit verloren ginge. Es würde also durch eine solche Maßnahme für die Allgemeinheit nichts gewonnen werden, denn der neue Käufer müßte durch stärkere Ausnutzung und Bebauung die hohen Anlagezinsen herauswirtschaften, wodurch natürlich die ganze Anlage zu einem Spekulationsunternehmen wie bei jeder Bodengesellschaft mit allen Folgeerscheinungen werden würde. Durch Verträge die bauliche Ausnutzung aber für den Fall des Verkaufs zu beschränken, ist nicht aussichtsreich, da die Erfüllung der Verträge für alle Zukunft zu sichern außerordentlich schwierig ist und derartige Belastungen erfahrungsmäßig die Unternehmungslust dämpfen und den Verkauf und spätere Verwertung auch ohne Spekulationsgewinn erschweren, ganz abgesehen davon, daß auch damit die Verfügungsgewalt der Allgemeinheit verloren geht.

Alle diese Bedenken werden hinfällig, wenn der Besitzer des Grundstücks, der Bauende, von einer stärkeren baulichen Ausnutzung keinen Vorteil hat, wenn er im Einfamilienhause nicht teurer wohnt als im Miethause, wenn ihm die Verwendung des Gartens als Baustelle nicht mehr einbringt als der Garten selbst. Das zu erreichen oder doch wenigstens der Verwirklichung nahe zu bringen, ist nur mit Hilfe des Erbbaurechtes möglich, weil sich hier der Wert des Grundstücks von Zeit zu Zeit neu und je nach der baulichen Ausnutzung verschieden bemessen läßt: Hier kann der Preis, den der Bauende zu zahlen hat, in eine unmittelbare wechselseitige Beziehung zu der baulichen Ausnutzung gebracht werden und zwar durch den jährlich zu zahlenden Erbbauzins.

Man kann den Erbbauzins mit der wachsenden baulichen Ausnutzung so steigern, daß sich ein Weiterbauen nicht mehr lohnt, daß der Anreiz zum spekulativen Bauen fehlt.

Unter diesem Gesichtspunkte sind die Grundsätze über Vergebung von Hospitalland in Erbbaurecht aufgestellt worden. Die Vorteile einer stärkeren baulichen Ausnutzung sollen dem Hospitale und nicht dem Erbbauberechtigten zufallen, ohne daß derselbe in der Ausnutzung beschränkt ist. Je stärker er das Baugrundstück ausnutzt, um so höher wird die jährliche Abgabe an das Hospital, der Erbbauzins. Es soll nach diesem Grundsatz der jährliche Erbbauzins nach dem Quadratmeter der Grundstücks- und der Gebäudefläche berechnet und nach der Geschoßzahl gesteigert werden.

Der Erbbauzins beträgt für jede Grundstückseinheit (Quadratmeter) — Teile von Einheiten werden voll gerechnet — 10 Pfennig jährlich, für die Gebäudeeinheit (Quadratmeter) im Erdgeschoß je 10 Pfennige, im 1. Obergeschoß je 20 Pfennige, im 2. Obergeschoß je 30 Pfennige und im Keller- und Dachgeschoß, wenn sie nicht ausschließlich als Nebenräume für die übrigen Geschosse, sondern selbständig verwertet werden, je 10 Pfennige.

Als Befristung ist zunächst eine dreißigjährige Dauer des Erbbaurechtes in Aussicht genommen. Diese Zeit dürfte in der Regel genügen, um dem Bauenden den vollen Genuß seiner Bautätigkeit bis ans Lebensende zu sichern. Ferner ist vorgesehen, dem Erbbauberechtigten bei Beendigung des Erbbaurechtes 80 % des Brandkassenwertes des Gebäudes bar auszuzahlen. Diese Bestimmung dient ebensowohl den Interessen des Hospitals, wie denen des Erbbauberechtigten. Sie soll vor allem einer Fortsetzung des Erbbaurechtes über die ursprüngliche Vertragsdauer hinaus die Wege ebnen; sie soll dem Erbbauberechtigten ein dem Zeitwert entsprechendes Entgelt für die auf Grund des Erbbaurechtes errichteten Bauten gewähren, sie soll sein Bestreben an einer gediegenen sachgemäßen Ausführung und einer pfleglichen Benutzung der Bauten während der Dauer des Erbbaurechtes wach erhalten und so das Hospital davor bewahren, bei Beendigung des Erbbaurechtes in den Besitz von verwahrlosten und minderwertigen Gebäuden zu kommen, sie soll die hypothekarische Beleihung des Erbbaurechtes erleichtern und sicherstellen, sie soll endlich ermöglichen, daß dem Hospitale schon während der ersten Dauer des Erbbauvertrages aus dem Grundstücke eine dem Nutzungswerte entsprechende Rente zufließt.

Muß das Hospital bei Beendigung des Erbbauvertrages 80 % des Brandkassenwertes der Gebäude an den Erbbauberechtigten herauszahlen, so werden sich beide Teile überlegen müssen, ob es für sie vorteilhafter ist, entweder auf Erneuerung des Vertragsverhältnisses zu verzichten und die 80 % herauszuzahlen bzw. zu empfangen oder den Erbbauvertrag unter Neuregelung des Erbbauzinses, sei es, daß dieser erhöht oder erniedrigt wird, fortzusetzen.

Im allgemeinen wird das Hospital gar kein Interesse daran haben, die Erbbaugebäude unter Aufwendung erheblicher Mittel in sein Eigentum und damit in eigene Verwaltung und Unterhaltung zu bekommen; es wird vielmehr immer darauf bedacht sein müssen, neue Bewerber zu bekommen, die bereit sind, den Erbbauvertrag fortzusetzen. Es wird dabei damit zu rechnen haben, daß bei der Erneuerung des Vertrages der Erbbauzins nicht nur steigen, sondern auch fallen kann, je nachdem bei der Neuvergebung die Konjunktur günstig oder ungünstig ist.

Die 80 % des Brandkassenwertes dürften dem Zeitwert des Gebäudes nach Ablauf von 20 Jahren entsprechen; denn man kann annehmen, daß die Herstellung der Gebäude nicht mehr als 110 % des Brandkassenwertes kostet, und daß mit einer Abschreibung von 1 % jährlich der Abnutzung der Gebäude genügend Rechnung getragen ist.

Die Beleihung des Gebäudes wird durch diese Bestimmung erleichtert, da durch die Zusicherung von 80 % des Brandkassenwertes als Entschädigung für die Gebäude beim Erlöschen des Erbbaurechtes jede Hypothek bis zu dieser Höhe vollkommen gesichert ist, weil die Entschädigung dann in erster Linie den Hypothekengläubigern haften soll. Es würde deshalb ein Hypothekengläubiger, selbst wenn er ein beliehenes Erbbaurecht in der Zwangsversteigerung erstehen müßte, mit Sicherheit darauf rechnen können, daß er bei Ablauf des Vertrages seine Hypothek bis zu 80 % der Brandkasse voll und bar ausgezahlt erhält.

Endlich gibt die Zusicherung der Entschädigung von 80 % des Brandkassenwertes noch die Möglichkeit, daß das Hospital sogleich von Beginn des Erbbaurechts an einen Erbbauzins fordern kann.

Würden die Gebäude nach Ablauf von 30 Jahren unentgeltlich in das Eigentum des Hospitals übergehen — wie dies in vielen Erbbauverträgen anderer Städte ausbedungen ist — so ließen sich Baulustige für das Erbbaurecht nur dadurch gewinnen, daß ihnen ermöglicht würde, während der Dauer des Erbbauvertrages die Baukosten in voller Höhe zu tilgen. Das wäre aber nur möglich einmal durch eine außerordentlich lange Dauer des Erbbauvertrages und zum andern durch einen Verzicht des Hospitals auf irgendwelches Entgelt für das Erbbaurecht während dieser Dauer.

Ein Beispiel möge dies klar machen: Nehmen wir an, das Baugrundstück wäre 1000 qm groß und hätte einen Wert von 6000 M., das Gebäude kostete aber 35000 M. zu bauen. Würde nun der Erbbauberechtigte die gesamten Baukosten während der Vertragsdauer tilgen müssen, so würden ihm, wenn er den Bauplatz im Wege des Erbbaurechtes vollständig unentgeltlich überlassen bekäme, die Zinsen von jenen 6000 M., also jährlich 240 M. für die Tilgung zur Verfügung stehen. Damit aber wäre unter Zurechnung von Zinseszins das Baukapital erst in etwa 50 Jahren getilgt. Das Hospital hätte während dieser Zeit überhaupt keine Einnahmen aus dem Grundstücke und nach Ablauf des Vertrages den zweifelhaften Gewinn, ein altes, vielleicht verwahrlostes und baufälliges Haus unentgeltlich ins Eigentum zu bekommen.

Anders, wenn dem Erbbauberechtigten ein Anspruch auf 80 % des Brandkassenwertes zusteht. Er braucht dann innerhalb der Vertragsdauer nur etwa 1000 M. zu tilgen; hierzu aber würden jährlich 175 M. mit Zinseszins genügen, so daß das Hospital unbedenklich einen Erbbauzins von jährlich 65 M. erheben könnte, ohne daß der Erbbauberechtigte dadurch schlechter gestellt ist, als wenn er mit 6 M. für das Quadratmeter das Grundstück hätte bezahlen müssen.

Die Grundsätze über Vergebung von Bauland in Erbbaurecht sehen endlich eine Beleihung des Erbbaurechtes aus Hospitalmitteln bis zu 70 % des Brandkassenwertes zu 4 % vor. Hiervon sollen 20 % innerhalb der Vertragsdauer getilgt werden. Diese hohe Beleihung soll es auch Minderbemittelten ermöglichen, sich auf Erbbaurecht ein

eigenes Heim zu schaffen. Die Tilgung aber ist bestimmt einmal, um den Erbbauberechtigten zu einer Rücklage für die erforderlichen Abschreibungen zu nötigen und zum andern, um die hinter dem Haupthypothekengläubiger Stehenden sicher zu stellen. Am obigen Beispiel sei dies näher erläutert: Betragen die Baukosten 35 000 M., so würde der Brandkassenwert etwa 32 000 M. sein. Hierzu gewährt das Hospital 70 % = 22 400 M. erste Hypothek, von der 6400 M. getilgt werden müssen. Beim Erlöschen des Erbbaurechts würde die erste Hypothek des Hospitals also noch 10 060 M. betragen. 80 % oder 25 600 M. zahlt das Hospital beim Erlöschen des Erbbaurechtes an den Erbbauberechtigten oder seine Hypothekengläubiger bar aus, so daß eine zweite hinter dem Hospitale stehende Hypothek bis zum Betrage von 9600 M. (25 600—1600 M.) noch volle Sicherheit böte. Bekommt der Erbbauberechtigte diese zweite völlig sichere Hypothek, so brauchte er nur 3000 M. selbst zu besitzen, um sich ein eigenes Haus im Werte von 35 000 M. (22 400 M. erste Hypothek, 9600 M. zweite Hypothek, 3000 M. eigenes Geld) bauen zu können.

Es wird dazu noch erwähnt, daß Anliegerleistungen zur Herstellung öffentlicher Verkehrsräume einschließlich der Fußwege gleichfalls vom Hospital übernommen werden und nicht den Anbauenden treffen.

Diese Grundsätze sollen nur die Grundlage für die Erbbauverträge bilden, wobei es bei jedem einzelnen Falle möglich ist, Abweichungen zu vereinbaren, so z. B. den Vertrag auf länger als 30 Jahre abzuschließen, den Erbbauzins anders zu bemessen, zur Entschädigung von 80 % und der Beleihung von 70 % einen anderen als den Brandkassenwert zugrunde zu legen u. dgl. Dem Erbbauberechtigten könnte ferner bei Ablauf des Vertrages und Neuvergebung des Erbbaurechtes ein Vorzug vor anderen Bewerbern eingeräumt werden, wenn er sich bereit erklärt, dasselbe zu leisten, was ein Dritter bietet.

Die Stadt Freiberg bzw. das Hospital St. Johannis hat so in sozialer Fürsorge außer den übrigen segensreichen Einrichtungen durch die Befolgung dieser Grundsätze und ihren Ausbau in den Erbbauverträgen auch dem kapitallosen Teile der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben, sich ein eigenes Heim zu schaffen und im eigenen Hause nicht teurer als zur Miete zu wohnen. Man hofft, daß so auf bodenreformerischer Grundlage eine Gartenstadt entstehen wird, welche allen Anforderungen in sozialer wie städtebaulicher Hinsicht Rechnung tragen soll.

DAS RASCHE SCHWARZWERDEN DER GEBÄUDEFLÄCHEN UND SEINE URSACHEN.

Von Professor H. CHR. NUSSBAUM, Hannover.

Hannover gehört zu den Städten mit hoher Rußentwicklung. Die dunkle Erscheinung der Straßenbilder dieser Stadt wird daher allgemein der Wirkung des Rußes zur Last gelegt. Einige Beobachtungen ließen es mir jedoch fraglich erscheinen, ob das Verrußen die einzige oder auch nur die wesentlichste Ursache für das frühzeitige Dunkelwerden aller freiliegenden Flächen bilde. Daher ging ich mit Lupe und Mikroskop an die Untersuchung der geschwärzten Flächen heran — und kam zu einem Ergebnis, das recht erheblich von der allgemeinen Ansicht abweicht.

Auffallend war mir zunächst die ungemein rasche Verdunklung der anfangs so wirkungsvollen sattroten Flächen der mit durchlässigen Pfannen gedeckten Mehrzahl aller Dächer Hannovers, während die aus seltener verwendeten Biberschwänzen mit dichter Oberfläche hergestellten Dachflächen jahrelang ihre frische Wirkung behalten. Dieser Gegensatz ist um so befremdender, als er in den Außengebieten und Vororten ebenfalls hervortritt, und zwar bereits dann, wenn die Bebauung eine noch ganz dünne ist und auch dort, wo die Gebäude inmitten großer Parkanlagen errichtet sind.

Die Untersuchung ergab denn auch, daß hier von einer Wirkung des Rußes nichts zu spüren ist, sondern die Dunklung ausschließlich auf der Ansiedlung von Algen beruht. Die Dachpfannen sind anfangs nicht schwarz, sondern tief grün. Erst allmählich nimmt das Grün der Algen eine solche Tiefe an, daß es auf einige Entfernung schwarz erscheint.

Nicht anders verhält es sich mit sonstigen durchlässigen Flächen, die der Feuchtigkeit stark ausgesetzt sind oder sie lange zu halten vermögen: Die Sandsteine der Gebäudesockel und Fenstersolbänke, die Oberfläche der (nicht mit Blech abgedeckten) Gesimse und anderer Vorsprünge, die Teile der senkrechten Flächen, auf die das Wasser von solchen Vorsprüngen abrinnt u. a. m. erwiesen sich mit Algen überwuchert, die bald noch ihre sattgrüne Färbung zeigten, bald schon durch Alter geschwärzt erschienen.

Gerade die „schwärzesten" Stellen der Gebäude sind daher nicht vom Ruß, sondern von Algen — gelegentlich auch von Moosen — bedeckt, und man vermag diese unschöne Erscheinung vollkommen hintanzuhalten, sobald man ausschließlich Körper für die Außenflächen der Gebäude verwendet, die eine vollkommene Dichtigkeit oder mindestens eine geringe Durchlässigkeit aufweisen. In Hannover herrscht ein für die Entwicklung dieser Pflanzen günstiges Klima: Die Niederschläge sind leidlich gleichmäßig über das ganze Jahr verteilt; die Niederschlagmenge ist eine ziemlich hohe, und die Luft ist während eines großen Teils des Jahres an Wasserdampf reich.

Wo die Wandflächen sich frei von Algen erwiesen, zeigen sie einen grauen Überzug, der nach unten etwas an Stärke und damit an Tiefe der Tönung zunimmt, in allen Vertiefungen aber sehr viel dichter erscheint.

Eine ganze Reihe von Proben, die ich vorsichtig teils mit einem dünnen Spachtel teils mit Wattebausch entnahm, erwiesen sich unter dem Mikroskop als Straßenstaub. Allerdings ist ihm auch Ruß beigemengt, aber das ist im Staub des Straßenpflasters in genau dem gleichen Maße der Fall, und nirgends überwiegt der Ruß. Vielmehr bil-

det er nur einen geringen Teil des Staubes, dessen gleichmäßiges Grau den Reiz der Gebäudeflächen schmälert, ihre eintönige Wirkung im Straßenbilde verschuldet. Das Staubtreiben, das bei ungenügender Straßenreinigung oder unzureichender Straßensprengung durch den Wind bald nur gelegentlich, bald als ständige oder häufige Erscheinung hervorgerufen wird, verschuldet diese Erscheinung weit mehr als der Rußansatz. Dadurch erklärt sich auch die Zunahme der Überzugsdichte nach unten und das Lagern in dichter Schicht in allen Vertiefungen.

Mit der ja glücklicherweise allgemein zunehmenden Vermehrung der Straßensauberhaltung dürfte daher auch das düstere Grau abnehmen, das jetzt den sonst so reizvollen Eindruck vieler deutscher Städte, z. B. von Dresden und Nürnberg, so unvorteilhaft beeinflußt.

Selbstverständlich trägt der Ruß ebenfalls zur allmählichen Verdunklung der Gebäudeflächen bei. Der Bekämpfung der Rußerzeugung wird nach wie vor, auch nach dieser Richtung, Bedeutung zukommen. Aber sie tritt in Hinsicht auf die Wirkung des Stadtbildes zurück gegenüber der Bekämpfung des Straßenstaubes und der Algenansiedlungen. Diese Feststellung dürfte von Wert sein, weil der Kampf gegen das letztere Übel bisher kaum aufgenommen worden ist.

STÄDTISCHE RUHEPLÄTZE.

Von Dr. HANS SCHMIDKUNZ, Berlin-Halensee.

Es ist ein anscheinend unausrottbares Versehen oder Schicksal in der menschlichen Arbeit, daß zwar große und auch großartige Leistungen mit nicht wenig finanziellem, sozialem und geistigem Aufwand geschaffen werden, zum Teil sogar solche, auf die unter Umständen verzichtet werden könnte, daß aber daneben andere, kleine, die nur eines geringen Aufwandes bedürfen, auf die jedoch nur mit viel Schaden oder Entgang von Vorteil verzichtet werden kann, rücksichtslos versäumt werden. Nachgerade kennt man dann solche Versäumnisse als ganz typisch, beruhigt sich bei ihnen als etwas Unvermeidlichem und überläßt es den Schriftstellern, über eine so allbekannte Sache fort und fort in einer notgedrungen einförmigen Weise das gleiche zu wiederholen.

Eine solche Sache ist der allbekannte Mangel an Bedürfnisanstalten in unseren großen Städten. Man sollte es kaum glauben, wie lange man da wandern kann, bis endlich eine solche Anstalt auftaucht; und unter den vorhandenen sind bekanntlich nur wenige für Frauen eingerichtet. Hier und da hört man, daß die und die Stadtverwaltung da oder dort ein paar neue Anstalten angelegt hat, vielleicht sogar mit irgendeiner Ausstattung aus moderner „angewandter Kunst“, neuerdings auch unterirdisch. Aber was nützt es auf der einen Stelle, wenn die damit beglückte andere Stelle eine Viertelstunde weit entfernt ist? was nützt das nette Häuschen in der Wilhelmsaue zu Wilmersdorf dem Bayerischen Platz in Schöneberg, mit dessen stadtbaulicher Anlage das Fehlen einer solchen Anstalt in so merkwürdigem Widerspruch steht?!

Gerade derartige Plätze, die für städtische Bewegung und Ruhe eine ganz besonders wichtige Sammlung bedeuten, bedürfen nicht nur des Erwähnten dringend, sondern können auch diesen Ansprüchen am ehesten gerecht werden. Dort ist „Platz“, und dort sucht derlei auch, wer sich beim Gange durch Straßen und Gassen in seiner Not damit getröstet hat, daß man in der fortlaufenden Enge eines Verkehrszuges anscheinend nicht so leicht den Bewohnern eine „Fremdenanstalt“ vor die Haustüre setzen könne. Ferner sind auch die Anfangs- und Endpunkte sowie größere Haltestellen von Verkehrslinien die richtigen Stellen für derlei Anlagen, und zwar nicht nur — was allerdings ebenfalls bereits genügend Grund sein würde — für das Personal der Verkehrsmittel, das eine solche Vernachlässigung wahrlich nicht verdient.

Allein es ist nun unsere Sache, bei dem einen, wenn auch noch so dringenden Punkte nicht zu verweilen und ihn nicht als etwas Einziges bestehen zu lassen. Unsere Anklage und Fortschrittsbemühung reicht weiter und trifft den Mangel an gesundheitlichen Haltepunkten überhaupt. Gerade das letzterwähnte Beispiel macht die Sache leicht klar. Wer von uns hat nicht schon körperlich gelitten, wenn er an einer Haltestelle der „Elektrischen“ länger warten mußte, für seine müden Glieder — um deren willen er häufig erst eine Fahrgelegenheit sucht — keine Stütze fand und nun an die lächerlich geringen Mittel dachte, mit welchen so leicht eine oder die andere Bank oder selbst Unterkunftshütte herzustellen sein würde?

Oder man zieht hinaus in freiere Gegenden, trifft endlich eine grüne Anlage, freut sich des sinnlichen und seelischen Genusses und — kann wieder weiter wandern. Verweilen im Anblicke kann der Wanderer nur stehend und gehend. Nun betrachtet er bewundernd und vielleicht mit besonderem Stolz auf die Ergänzung der Stadtbaukunst durch das „Großstadtgrün“ die etwa 20 mal 20 m eines wunderschönen gleichförmigen Rasens, der von dem Leibe des Wanderers durch ein Staket und durch Blumenbeete getrennt ist. Warum kann man da nicht hinein? Warum sind nicht etwa 10 mal 20 m geopfert, auf daß ein kleiner Weg in die Mitte hineinführe, und daß in ihr ein Plätzchen ausgespart sei, auf dem unter dem Schutze von einigen Sträuchern ein paar Bänke zu innigerer Würdigung der übrigbleibenden 20 mal 10 m des Rasens einladen? (Siehe z. B. die sonst so hübsche Anlage des Flinsberger Platzes in Berlin-Schmargendorf! Sie hat seither allerdings ein paar kümmerliche Bänke hingestellt bekommen.)

Mindestens gilt unsere Klage von norddeutschen Städten. Weiter gegen Süden liegen die Dinge doch wohl besser. Dazu trägt ein volkspsychologischer Gegensatz bei: eine größere Beschaulichkeit in südlicheren, eine geringere in nördlicheren Gegenden. Tatsächlich verweilt der Norddeutsche nicht so gern, wie der Süddeutsche; er ist weniger „zuständlich“ als dieser; er hastet ruhelos weiter, wo dieser sich lieber vertieft und besinnt und beruhigt. Ein Blick auf Ausflugstruppen in den einen und in den anderen Ländern zeigt es.

Dazu kommt noch die Verschiedenheit der sozialen Auffassung. Wo sich der Süddeutsche oder der Südländer

überhaupt als Mensch mit Menschen fühlt und ohne Bedenken neben irgendeinem nächstbesten Fremden auf der nächstbesten Bank sitzt, dort fühlt der Norddeutsche oder der Nordländer überhaupt, zumal gegen Nordosten, vor allem den sozialen Abstand und verzichtet lieber auf ein solches Behagen. Nicht wenige Menschen hierzulande werden es wahrscheinlich für selbstverständlich halten, daß öffentliche Bänke — „Armenbänke“ gleich den „Armenschulen“ — für sie nicht vorhanden sind.

Allerdings kann auch ihnen geholfen werden. Es bedarf nur einer in einladender Gegend aufzustellenden Reihe von hübschen Stühlen und Sesseln, die um ein paar Pfennig benützt werden können; eine Garderobenfrau besorgt den Markenverkauf usw., falls nicht zweckmäßiger eine selbsttätige Öffnung zum Geldeinwurf anzubringen ist. Derartiges gibt es ja auch in Berlin, aber viel zu spärlich.

Ein aufmerksamerer Blick wird jedoch nicht bloß an öffentlicher Gemütlichkeit verächtlich vorbeihastende Menschen wahrnehmen, sondern wird auch den gegenteiligen Bedarf merken. Dort drüben lehnt eine Dame, in ein Buch vertieft, an einer Hauskante; sie würde sich sofort setzen, wenn ein Gegenstand dafür da wäre. Auf der andern Seite steht eine Mutter mit ihren spielenden Kindern herum oder sitzt vielleicht auf irgendeinem Notbehelfe. Anderswo gibt's endlich eine Stelle mit mehreren Bänken; sie sind bei leidlicherem Wetter so völlig und dicht besetzt, als wären alle menschlichen Verschiedenheiten ausgelöscht.

Ob ferner das „Lagern“ im Wald und auf der Wiese wirklich ein so notwendiger Bestandteil unserer Volksseele und wirklich ein solcher Hauptspaß ist, daß man dem Volke sein Innerstes rauben würde, wenn man dort zahlreiche Bänke und vielleicht auch Tische anbrächte? Gezwungen wird ja gewiß niemand, sie zu benützen; gegen Beschädigungen kann's eine Vorsorge und gegen die gräßlichen (im Süden selteneren oder zahmeren) „Stullenpapiere“ eine Anzahl von Papierkörben geben. Was alles überdies auch schon alte, nur eben der allgemeinen Anerkennung und Ausbreitung bedürftige Dinge sind. Jedenfalls ist wenigstens dem Schreiber dieser Zeilen die unbeschreibliche Schönheit des Wiener Waldes durch die von den Verschönerungsvereinen der dortigen Sommerfrischen angebrachten Bänke nicht verderbt, sondern eher gesteigert worden.

Doch auch mit der Bank und dem etwaigen Tische vor ihr ist es im großstädtischen Getriebe noch immer nicht getan, wie wir uns ja auch mit den Bedürfnisanstalten nicht begnügen wollten. Neben der negativen Gesundheitspflege verlangen wir auch eine positive. Wie viele Menschen, zumal die mit Kindespflege zu tun haben, sind nicht schon in der Verlegenheit gewesen, daß sie zwar um teures Geld kostbares Essen und Trinken, nicht aber um billigstes Geld das allereinfachste Essen und Trinken bekommen können: frisches, kaltes Wasser; brauchbares heißes Wasser; frische Milch; ein schlichtes Stück Gebäck; ein Mundtüchlein u. dgl.; derlei besonders für Kinder schwer entbehrliche Stärkungen und Reinigungen sind oft kilometerweit unerschwinglich oder einfach nicht vorhanden.

Daran vor allem könnte die Schaffung von gesundheitlichen Ruhepunkten anknüpfen. Ohne viel Aufgebot von Geld und Monumentalität lassen sich Häuschen errichten, die all dem bisher Erwähnten gerecht werden und außerdem noch mit Leichtigkeit einem oder dem andern Geistesbedarf nachkommen können. Rückwärts das „Negative“, vorn das „Positive“. Eine Verkaufshalle öffnet sich gegen die als Arkadenbau errichtete und mit Bänken, unter Umständen auch Tischchen ausgestattete Vorderseite. An der einen oder der andern Seite ein Zeitungsverkauf. Etwas entfernt vom Bau wiederum Sitzgelegenheiten und vom Dach des Baues aus eine Vorrichtung, durch die eine Art von Zeltdach über den nächsten Umkreis gespannt werden kann, sobald ein Wetterumschlag zum Schutzsuchen zwingt. Und was eben jener Einrichtungen mehr sind, die wenig kosten und viel frommen, und zu denen die Hauptsache eine richtige, willige, bewegliche Absicht ist!

Indessen reichen auch noch zahlreiche Ruheplätzchen dieser Art noch immer nicht für den gesamten Bedarf aus. Wer mußte nicht schon, wenn er in ein Haus hineinging, über Kinder hinwegsteigen, die auf den Stufen der Haustür saßen, und mußte sich dabei nicht über die sowohl ihm, wie auch den Kindern schädliche oder wenigstens unpassende Lagerung ärgern? Es fehlen allenthalben auch Sitzgelegenheiten an den Häusern für die Kinder und selbst für die Erwachsenen, die nach des Tages Last und Mühen den Abend zu einer luftigen Beschaulichkeit in nächster Nähe ihres Heims benützen wollen, die jedoch samt den Kindern eine Sitzgelegenheit vielleicht nur auf dem Sockel eines Vorgartengitters finden.

Bei dieser Gelegenheit sei unsern Baumeistern, die ja dem ebenerwähnten Bedarfe wohl auch ohne das Muster der Danziger Beischläge nachkommen können, noch eine zweckmäßigere Ausstattung der Toreingänge unserer Häuser empfohlen. Gehe ich nachts von meiner Wohnung zum Haustor, allein oder mit einer Gesellschaft, und muß ich das Tor aufsperren oder auch nur einfach aufmachen, so vermisse ich eine tischähnliche Fläche an der Wand des Hauseinganges, die mir ermöglicht, einen Handleuchter hinzustellen, ein Paket hinzulegen und was derlei Kleinbedarf eben ist. Kostet wieder fast nichts — und kann doch so angenehm wirken!

Endlich kehrt der Mangel an Ruhegelegenheiten, den wir im öffentlichen Stadtverkehr beklagt haben, auch an einer Stelle wieder, an der man ihn wohl am wenigsten erwarten möchte: in den Ausstellungen. Durch viele Säle hindurch kann man wandern, in zahlreichen Zimmern kann man festgewurzelt stehen, wenn einem der Begleiter in unerbittlicher Rede den Wert oder Unwert eines Kunstwerks beizubringen sucht; aber wann und wo finden die durch eine der anstrengendsten körperlichen und geistigen Arbeiten, durch das Beschauen von Kunstwerken, übermüdeten Glieder die Gelegenheit der Ruhe nicht nur, sondern auch der eingehenderen Betrachtung, Vertiefung, Besinnung?! Allerdings ist auch für das ruhelos Gehetzte, das in unserm Ausstellungswesen liegt, nicht bald etwas derart eigenartig, wie der Mangel an Ruhestellen in ihren Räumen.

MITTEILUNGEN.

NOCHMALS DIE HAUPTSTADT FÜR AUSTRALIEN.

Die Arbeiten zur Durchführung des Planes, für den Staatenbund von Australien eine Hauptstadt zu errichten, sind nach den Zeitungsberichten im vollen Gange. Die Bundesregierung hat schon eine ganze Anzahl Beamten und Behörden zu diesem Zwecke eingesetzt und diesen bestimmte Arbeitsgebiete zugeteilt; so ist eine Behörde zur Lösung allgemeiner gesetzgeberischer Aufgaben und zur Verwaltung des Grund und Bodens ernannt worden; eine andere Behörde regelt die Fragen, die mit der Aufforstung des Bundesgeländes zusammenhängen, und eine dritte ist mit der Bearbeitung technischer Fragen im engeren Sinne, wie Wasserversorgung und Entwässerung, Krafterzeugung und Kraftverteilung, Straßen- und Brückenbau betraut worden. Die feldmesserischen Arbeiten zur Aufnahme des Bundesgeländes, insbesondere auch die Festlegung seiner Grenzen, sind bereits vollendet, auch das für die Wassergewinnung in Frage kommende Niederschlagsgebiet ist festgestellt worden, und die Möglichkeiten, Straßen, Eisenbahnen und Straßenbahnen anzulegen, werden eingehend erwogen.

Die Lage der zukünftigen Bundeshauptstadt haben wir schon in der Dezembernummer des Jahres 1909 beschrieben. Das Gelände, das bei Yass-Canberra als Baugrund für die Hauptstadt dem Staatenbund als Bundeseigentum überwiesen worden ist, hat eine Größe von 2300 qkm. Es ist von Sydney und Melbourne gleich weit entfernt; bis zum Meere beträgt die kürzeste Entfernung 160 km. Mit dem natürlichen Hafen der Jervis-Bai wird eine Verbindung durch eine Bundesbahn hergestellt werden. Das Bundesgelände liegt auf einer von Hügelland unterbrochenen Hochebene auf einer mittleren Seehöhe etwa 600 m; die Stadt selbst wird in einem Flußtal auf etwa 450 m über dem Meeresspiegel angelegt werden. Waldige Höhen bilden die Umrahmung für die zukünftige Hauptstadt. Zur Erhöhung der landschaftlichen Reize soll durch Anstauung des Flußlaufes ein künstlicher See geschaffen werden, an dessen Ufern die Stadt sich malerisch hinziehen soll.

Eine wichtige Frage für die Regierung ist die, ob sie an der Planung der neuen Hauptstadt tätigen Anteil nehmen oder ob sie sich in dieser Beziehung auf private Tätigkeit verlassen soll. Der Grund und Boden, der Bundeseigentum ist, darf nicht veräußert werden, und es wird deshalb eine Art Erbpacht bei der Bebauung abgeschlossen werden müssen. Die Aufstellung der nötigen Bedingungen und Verträge für dieses Pachtverhältnis wird nicht ohne Schwierigkeiten sein, obgleich gerade für solche Rechtsverhältnisse im englischen Heimatlande der australischen Kolonien altgewohnte Beispiele zu finden sind. Die staatlichen Verwaltungsgebäude müssen natürlich durch die Bundesregierung errichtet werden; ob sie auch die Sorge für die Unterbringung ihrer Beamten und der Mitglieder des Bundesparlaments selbst in die Hand nehmen will oder sie privater Fürsorge überlassen wird, steht noch nicht fest.

Was der australischen Bundeshauptstadt auch für den europäischen Fachmann des Städtebaues Bedeutung verleiht, ist der Umstand, daß ein Wettbewerb für ihren Bebauungsplan, wenigstens für dessen wesentlichste Teile ausgeschrieben werden soll. Die Regierung ist sich ihrer Verantwortung bei der Anlage der Stadt im allgemeinen und bei der Herbeiführung eines praktisch verwertbaren Ergebnisses bei dem Wettbewerb im besonderen wohl bewußt und trifft deshalb ihre Vorbereitungen mit großer Sorgfalt und Gründlichkeit. Das Ministerium des Innern ist zurzeit mit Aufstellung der Unterlagen beschäftigt. Den Wettbewerbern wird ein die Höhenverhältnisse des Geländes darstellender Grundriß neben verschiedenen Ansichten der Gegend zur Verfügung gestellt werden. Außer einer Schätzung der zu erwartenden Bevölkerungszahl für die nächsten 25 Jahre sollen ihnen noch Angaben über die geologischen Verhältnisse des Untergrundes, über das Klima, insbesondere die Regenverhältnisse und die vorherrschende Windrichtung gemacht werden. Die Preise für die erfolgreichen Teilnehmer am Wettbewerb sollen so reichlich bemessen werden, daß die Beteiligung am Wettbewerb, der mit einjähriger Frist unter den Fachleuten des Städtebaues aller Völker ausgeschrieben werden soll, für die besten Kräfte lohnend werden soll. Die Aufgabe ist eine ganz außergewöhnliche und wird vielleicht manche tüchtige Kräfte veranlassen, sich mit ihrer Lösung zu befassen, und so fruchtbare Gedanken zu Tage fördern, die nicht nur für den besonderen Fall von Wert sind, sondern auch dazu beitragen werden, die allgemeinen Grundlagen des Städtebaues zu klären und zu bereichern.

In bezug auf die Berücksichtigung der besonderen Forderungen, die die australische Bevölkerung an ihre Hauptstadt stellen wird, sind natürlich die Engländer infolge der Stammesgemeinschaft den Städtebauern anderer Länder überlegen. Sie beklagen aber selbst, daß sie in der Kunst (oder in der Wissenschaft?) des Städtebaues hinter den Deutschen und den Franzosen zurückgeblieben sind, und es scheint deshalb gar nicht ausgeschlossen, daß die Vorteile, die die nahe Verwandschaft zwischen Australien und seinem Mutterland für den englischen Teilnehmer am Wettbewerb mit sich bringt, durch den höheren Stand der Technik des Städtebaues unter den anderen Völkern, z. B. bei uns in Deutschland wieder ausgeglichen wird. Sobald über den Wettbewerb näheres bekannt wird, werden wir nicht verfehlen, darüber zu berichten. H. Wernekke.

ERLEICHTERUNGEN FÜR DEN KLEINWOHNUNGSBAU IN MÜNCHEN.

Die neuen Bestimmungen des § 1 dehnen die bisher auf Städte, Märkte und zusammenhängend gebaute Dörfer, dann auf Staatsstraßen, Distriktsstraßen und Gemeindeverbindungswege beschränkte Pflicht zur Einhaltung der Baulinien nun ganz allgemein für genehmigungspflichtige Bauausführungen an öffentlichen Plätzen, Straßen oder Wegen aus. Diese Änderung soll im Zusammenhalte mit den Bestimmungen der §§ 2 und 3 für alle Fälle außer Zweifel stellen, daß durch die Festsetzung von Baulinien- und Generalbaulinienplänen auchin freiem Gelände, namentlich in Gegenden, die wegen ihrer landschaftlichen Schönheit für Ansiedelungen gesucht sind und des Schutzes bedürfen, ein wildes, rücksichtsloses Bauen hintangehalten werden kann.

Der § 15 bestimmt, daß Mittelmauern, die durch Balkenlagen belastet sind, im obersten Stockwerk in einer Stärke von mindestens 0,25 m ausgeführt werden und nach unten von zwei zu zwei Stockwerken um mindestens 0,13 m (1/2 Stein) zunehmen müssen. Wenn sie durch Balkenlagen nicht belastet sind oder wenn bei ebenerdigen oder einstöckigen Gebäuden die freitragende Balkenlage 5 m und die Zimmerhöhe 5 m nicht überschreiten, so genügt eine Stärke der Mittelmauern von 0,12 m. Nunmehr werden die Baupolizeibehörden ermächtigt, zur Förderung des Kleinwohnungsbaues Erleichterungen hinsichtlich der Stärke der Mittelmauern zu gewähren, wenn deren genügende Tragfähigkeit vom Baugesuchsteller nachgewiesen wird.

Die lichte Mindesthöhe der Wohnräume beträgt nunmehr 2,60 m für Städte mit mehr als 10 000 Einwohnern, 2,40 m für andere Städte, dann für Kleinwohnungsbauten auch in Städten mit mehr als 10 000 Einwohnern.

„Brandmauern müssen in der Stärke der Umfassungsmauern hergestellt, noch am Firste unter der Dachfläche bei Verwendung von Ziegeln oder Quadern 0,25 m, bei Bruchsteinen aber mindestens 0,45 m stark gehalten und bis dicht unter die Dacheindeckung hochgeführt werden. Auch in diesem Falle hat am Firste unter der Dachfläche die Mauerstärke noch mindestens 0,25 m zu betragen. Bei Gebäuden mit mehr als zwei Obergeschossen (auch mit bewohnbarem Dachgeschoß) und bei Gebäuden, die nicht vollständig mit Stein oder Metall eingedeckt sind, müssen die Brandmauern in den bestimmten Stärken 0,30 m über die Dachfläche geführt werden; zu ihrer Abdeckung darf nur feuersicheres Material mit Ausschluß aller Holzteile verwendet werden.

Die Baubehörde kann bei Reihenhäusern, die einschließlich des Dachgeschosses nicht mehr als zwei bewohnbare Obergeschosse haben, die Herstellung von Brandmauern innerhalb eines Abstandes von 25 m erlassen, doch müssen die einzelnen Gebäude durch Mauern getrennt sein, die bis zur Dachfläche reichen.

Bezüglich der gemeindlichen Forderungen für Straßenherstellung kann die Gemeindebehörde Erleichterung gewähren

1. wenn von der Festsetzung der Baulinie Umgang genommen wird,
2. bei Gebäuden für Wohnungen, die höchstens vier Haupträume mit nicht mehr als 70 qm Gesamtfläche umfassen, gegenseitig vollständig abgeschlossen sind und höchstens zu dreien in jedem Stockwerk auf das nämliche Treppenhaus angewiesen sind.

CHRONIK.

Der Landesverein SÄCHSISCHER HEIMATSCHUTZ hat ein Merkblatt herausgegeben, das seine Maßnahmen zur künstlerischen Beeinflussung privater Bauten in Stadt und Land enthält. In ausführlicher Weise werden darin die umfangreichen, aber zu sichtlichen Erfolgen führenden Arbeiten geschildert. In 38 Abbildungen zeigt das Flugblatt Bauten verschiedenster Art, wie sie an die Geschäftsstelle des Bundesvereins zur Verbesserung in ästhetischer Hinsicht eingeschickt und in abgeänderter geschmackvoller Weise von dieser wieder herausgegeben werden. Dies geschieht, wie überhaupt jede Inanspruchnahme der Geschäftsstelle kostenlos. Bauende und Bauausführende können sich daselbst in allen einschlägigen Fragen Rat und Auskunft erbitten. Der Sächsische Heimatschutz ist also gleichzeitig eine Bauberatungsstelle. Das Flugblatt ist jedermann zur Anschaffung aufs wärmste zu empfehlen, es führt in eine große Kulturaufgabe ein, deren Lösung für jedes Land von größter Wichtigkeit ist. Der niedrige Preis von 10 Pfennigen (ausschl. des Portos von 5 Pf.) dürfte einer großen Verbreitung nicht im Wege sein. Das Merkblatt ist durch die Geschäftsstelle des Sächsischen Heimatschutzes, Dresden-A., Schießgasse 24 zu beziehen, woselbst auch alle Auskünfte in Sachen des Heimatschutzes kostenlos erteilt werden.

WETTBEWERB BETREFFEND DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DES KÖNIGSUFERS IN DRESDEN-NEUSTADT. (Uferstrecke zwischen dem Finanzministerium und dem Japanischen Palast.) Ein Preis im Betrage von 4000 M. wurde dem Entwurfe des Baurates Professor Kühn, je ein Preis im Betrage von 1000 M. den Entwürfen des Professors Hempel sowie der Architekten Rumpel und Krötzsch zuerkannt. Außer Wettbewerb waren die Professoren Dr. Theodor Fischer in München und Kreis in Düsseldorf zur Einreichung von Entwürfen eingeladen worden. Zur Ausführung wurde der Entwurf des Professors Kreis in Düsseldorf (Mitarbeiter Stadtbaurat Fleck) empfohlen.

Der STADTMAGISTRAT IN MÜNCHEN hat die Bildung eines ständigen Ausschusses beschlossen, dem es obliegen soll, die Bewegung auf dem Grundstücksmarkt zu verfolgen, rechtzeitige Ankäufe von Grundstücken vorzubereiten, unter Umständen auch selbständig herbeizuführen, sowie Verkäufe der Gemeinde gehörigen Grundstücke zur Förderung des Kleinwohnungsbaues ins Werk zu setzen. Von der 8872 ha Gesamtfläche des Münchener Burgfriedens sind zwar schon 3170 ha, also 35,7 % im Eigentum der Stadt, die außerdem noch in den letzten Jahren ansehnlichen Besitz in Berg am Laim und in Moosach erworben hat. Doch genügt dies allein noch nicht, um der Gemeinde die Herrschaft auf dem Grundstücksmarkte zu sichern.

In dem WETTBEWERBE UM EINEN BEBAUUNGSPLAN FÜR BUNZLAU, zu dem 80 Entwürfe eingegangen waren, sind die Entwürfe „Wandere nur Schritt für Schritt bergan! Wer mit Mühe den Gipfel gewann, hat auch die Welt zu Füßen“ der Diplomarchitekten Max Jacob und Siegfried Werner Müller in Dresden-Strehlen mit dem I. Preise von 3000 M., „Schlesien“ des Architekten P. Andreas Hansen, München, B. D. A., mit dem II. Preise von 2000 M, „Grüne Höhen“ des Kaiserlichen Postbauinspektors Loebell in Cöln a. Rh. mit dem III. Preise von 1500 M. ausgezeichnet worden.

Zum Ankauf wurden empfohlen: der Entwurf mit dem Kennzeichen einer sternförmig umrahmten Figur mit drei Ähren des Architekten Silvester Payzderski und der Entwurf „Suum cuique“ des cand. ing. J. Troll, Danzig-Langfuhr.

STÄDTISCHER STÄTTEPLATZ IN CHARLOTTENBURG. Eine für das gesamte Baugewerbe und für den Handel mit Baustoffen und Massengütern außerordentlich wichtige Anlage wird soeben durch die Stadt Charlottenburg fertig gestellt. Es handelt sich um einen Stätteplatz an dem nördlichen Ufer der Spree zwischen Caprivibrücke und Siemenssteg, unweit der Stelle, wo sich die Spree, der Landwehrkanal und der sogenannte Verbindungskanal treffen. Der Stätteplatz besitzt eine Fläche von mehr als 4 ha und soll der vorübergehenden Lagerung von Baustoffen nutzbar gemacht werden. Ein Teil der Platzfläche wird von einer Krananlage bestrichen, welche die Bewegung der Lasten von dem Ufer der Spree nach dem Platze und auf dem Platze selbst bewirkt. Hierfür ist ein Abgabenverzeichnis mit sehr mäßigen Einheitspreisen aufgestellt. Auch für das Stätten d. h. das Lagern auf Zeit, sind sehr mäßige Preise vorgesehen. Der nicht von der Krananlage bestrichene Teil des Platzes ist durch Schmalspurgleise mit dem Spreeufer verbunden. Dieser Platz soll ganz oder stückweise an Gewerbetreibende aller Art verpachtet werden. Die gesamte Anlage ist berufen, einen großen Umschlagverkehr aufzunehmen. Die Charlottenburger Wasserstraßen bilden in ihrer ganzen Ausdehnung einen Ladeplatz für die von der unteren Elbe und Oder und von der oberen Havel nach Groß-Berlin bestimmten Güter. Es fehlte jedoch bisher an einer Gelegenheit, die Güter durch Maschinenkraft schnell entladen und vorübergehend stapeln zu können. Da das Lagern von Baustoffen auf den vorhandenen Uferstraßen nicht gestattet ist, müssen die Güter in dem Umfange, in dem sie aus dem Schiff herausgeschafft werden, sofort nach ihrem Verwendungsort abgefahren werden, und die Schiffe können nicht früher an der Uferstraße anlegen, als bis für ihre Ladung ein Käufer gefunden ist. Nur einige wenige Privat-Stätteplätze gestatten die vorübergehende Lagerung. Hier sind aber maschinelle Einrichtungen nicht vorhanden, weshalb das Entladen der Schiffe in einfachster Weise durch Menschenhand besorgt werden muß und eine verhältnismäßig große Zeit, bis zu 5 Tagen, in Anspruch nimmt. Infolge der zunehmenden Bebauung werden aber auch diese privaten Stätteplätze von der Bildfläche verschwinden, und dann würde jede Gelegenheit, Schiffsgüter vorübergehend lagern zu können, fehlen. Diesem Übelstande soll der von der Stadt Charlottenburg geplante neue Stätteplatz, der außerdem noch im Herzen der Stadt liegt, abhelfen. Seine Lage ist insofern noch besonders günstig gewählt, als er sich dicht an einem zwar unbebauten, aber in der Bebauung begriffenen Stadtteil befindet. Die Stätte- und Ausladegebühren sind sehr niedrig gehalten.

WETTBEWERB FÜR DEN BEBAUUNGSPLAN DES FESTUNGSGELÄNDES IN ANTWERPEN. Zum Studium der die Entfestigung von Antwerpen und die Bebauung der hierdurch frei werdenden Gelände betreffenden Fragen war eine Kommission eingesetzt, die im Frühjahr d. J. einen internationalen Wettbewerb zur Erlangung von Bebauungsplänen ausgeschrieben hat. Der Wettbewerb ist am 31. Oktober d. J. abgelaufen. Das Preisgericht setzte sich wie folgt zusammen:

Delbeke, ehemaliger Minister der öffentlichen Arbeiten in Brüssel, Präsident;

Buls, ehemaliger Bürgermeister der Stadt Brüssel;

Hénard, Architekt der Stadt Paris;

Lagasse de Locht, Chef der Brücken- und Straßenbahn-Verwaltung und Präsident der Königlichen Kommission für Denkmäler in Brüssel;

Mayreder, Professor an der technischen Hochschule zu Wien;

Simon, Präsident der Zentralvereinigung der Architekten in Brüssel;

Stordiau, Präsident des Verbandes der Architekten-Vereine von Belgien und

Stübben, Ober- und Geheimer Baurat in Berlin-Grunewald.

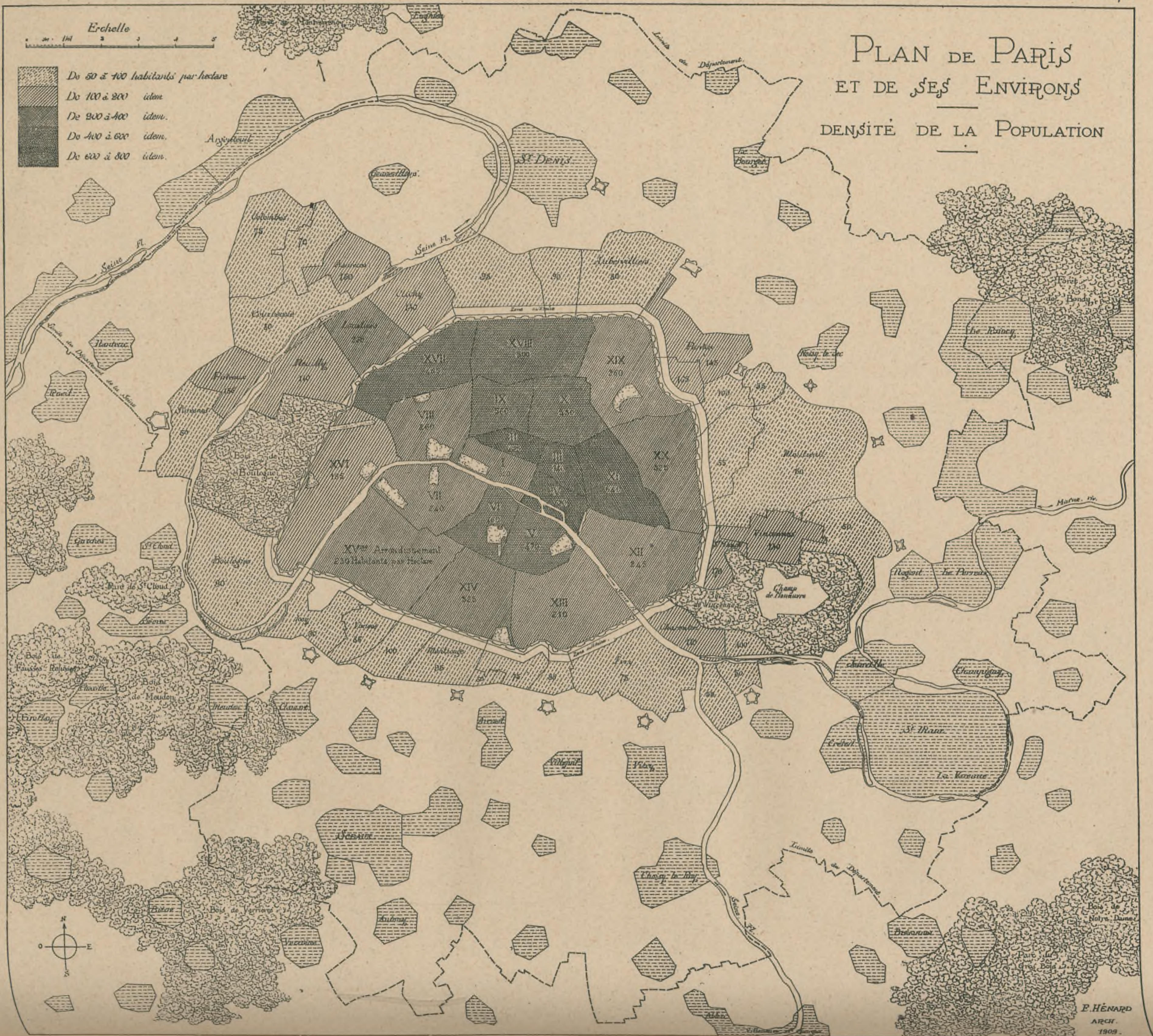
Rechtzeitig eingelaufen waren 27 Entwürfe.

Den ersten Preis erhielt der Entwurf des Architekten Henri Prost, Paris. Den zweiten Preis Architekt Marcel Auburtin, Paris. Den dritten Preis zu gleichen Teilen der Entwurf des Privatdozenten Dr. Ing. Emerich Forbáth in Budapest und seiner Mitarbeiter, der Architekten Eugen Lechner und Ladislaus Warga sowie der Entwurf des Architekten Alexis van Mechelen in Antwerpen.

Die Entwürfe waren während des Monates November in der Festhalle des Rathauses in Antwerpen ausgestellt.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G. Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

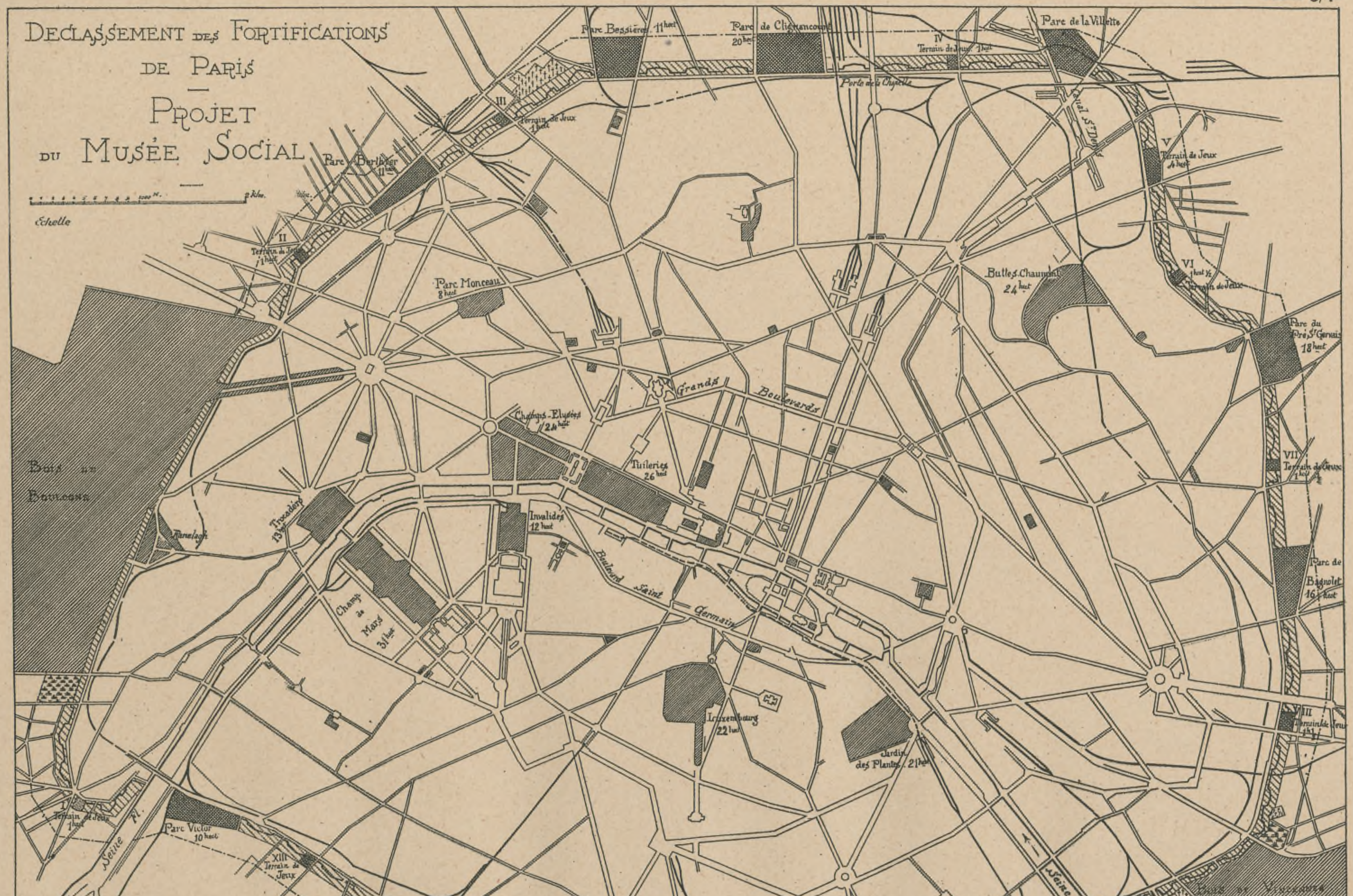
Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.


PLAN DE PARIS
ET DE SES ENVIRONS
DENSITÉ DE LA POPULATION
Echelle
De 50 à 100 habitants par hectare
De 100 à 200 idem
De 200 à 400 idem.
De 400 à 600 idem.
De 600 à 800 idem.
Argenteuil
Enghien
St. Denis
Seine Fl.
Colombes
XVIme Arrondissement
235 Habitants par Hectare
Champ de Manœuvre
St. Maur
La Varenne
Marne Riv.
P. HÉNARD
ARCH.
1909.

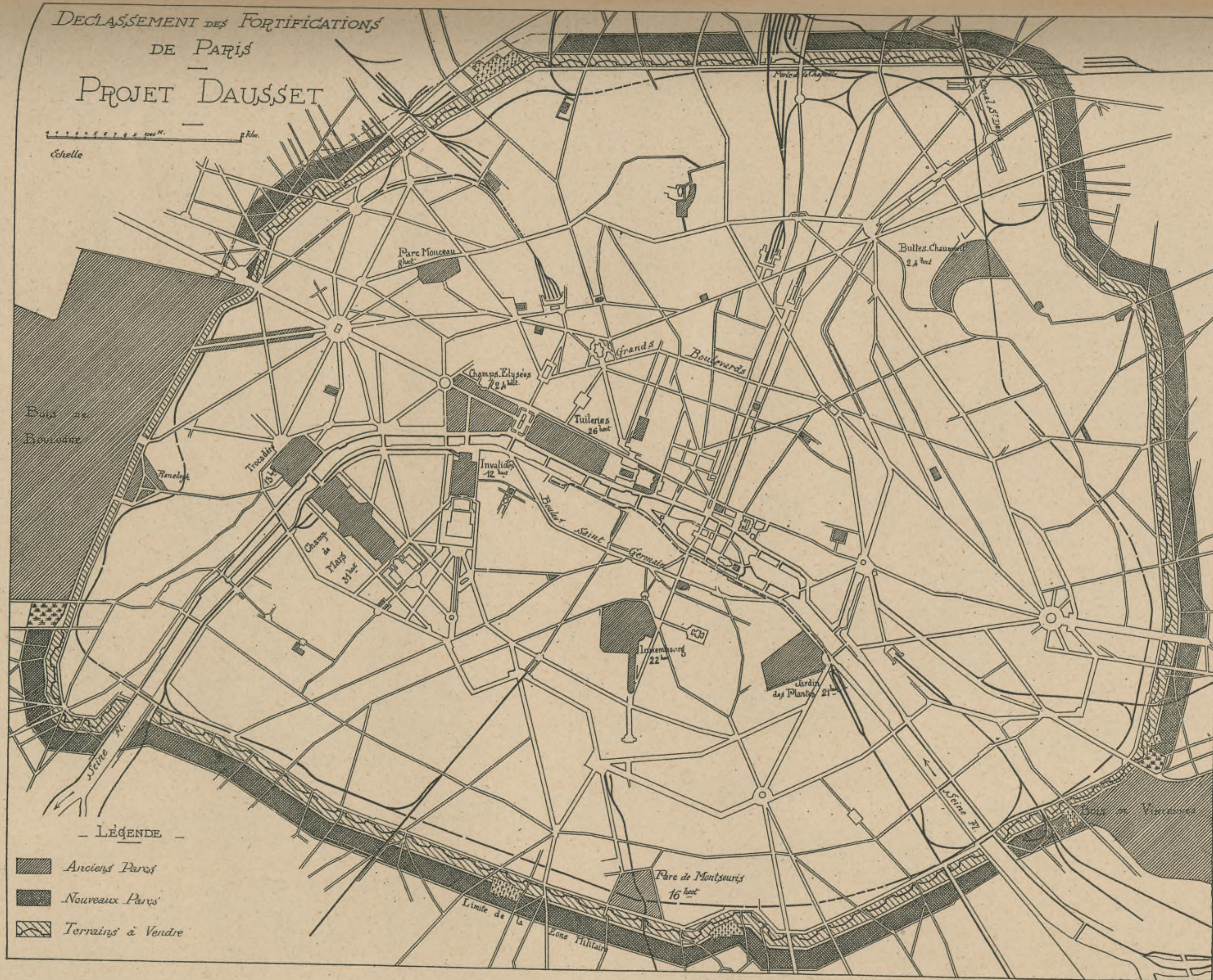


a) Plan von Paris mit seinen Vorstädten und dem Weichbilde,
nebst Angabe der Bevölkerungsdichte in den verschiedenen Teilen auf je 1 ha.

b) Schematischer Entwurf zur Erweiterung von Paris mit den vorhandenen und neu zu schaffenden Parkanlagen.
Architekt: Eugène Hénard, Paris.



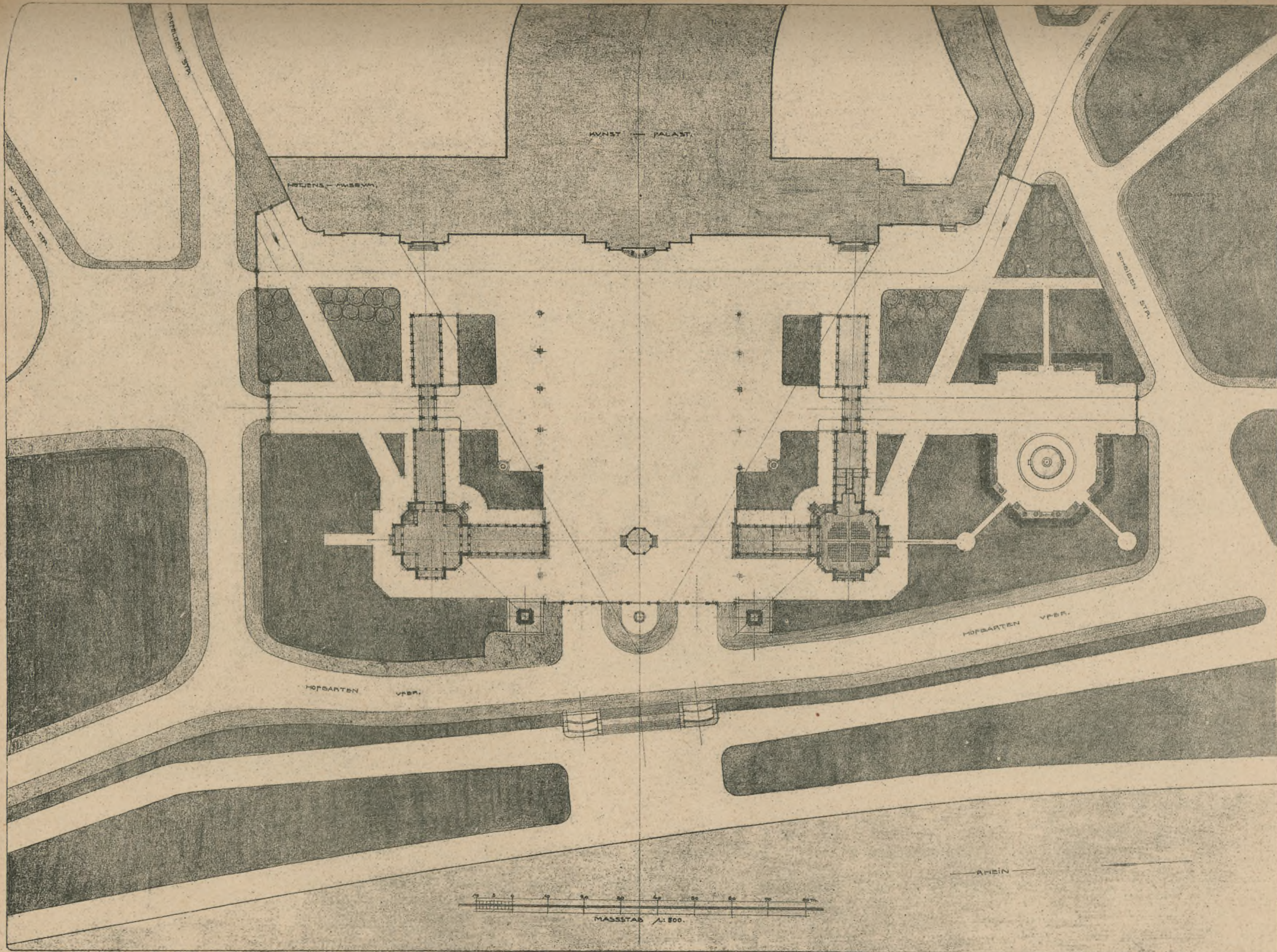
DECLASSEMENT DES FORTIFICATIONS DE PARIS
PROJET DU MUSÉE SOCIAL
Echelle
Parc Bessières 11 hect
Parc de Clignancourt 20 hect
Parc de la Villette
Porte de la Chapelle
Canal St Denis
Parc Berthier 11 hect
Parc Monceau 8 hect
Buttes Chaumont 24 hect
Parc du Pré St Gervais 18 hect
Grands Boulevards
Champs-Elysées 24 hect
Tuileries 26 hect
Bois de Boulogne
Trocadéro 13 hect
Ranelagh
Invalides 12 hect
Boulevard Saint Germain
Champ de Mars 31 hect
Parc de Bagnolet 16 hect
Luxembourg 22 hect
Jardin des Plantes 21 hect
Parc Victor 10 hect
Seine Fl.
Bois de Vincennes
Parc Lefebvre 17 hect
Parc de Montsouris 16 hect
Parc d'Ivry 16 hect
Limite de la Zône Militaire
— LÉGENDE —
Anciens Parcs
Nouveaux Parcs
Terrains à Vendre



Zur Abhandlung: Die Vorstädte von Paris und der neue Parkgürtel.

Von Eugène Hénard, Architekt in Paris.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

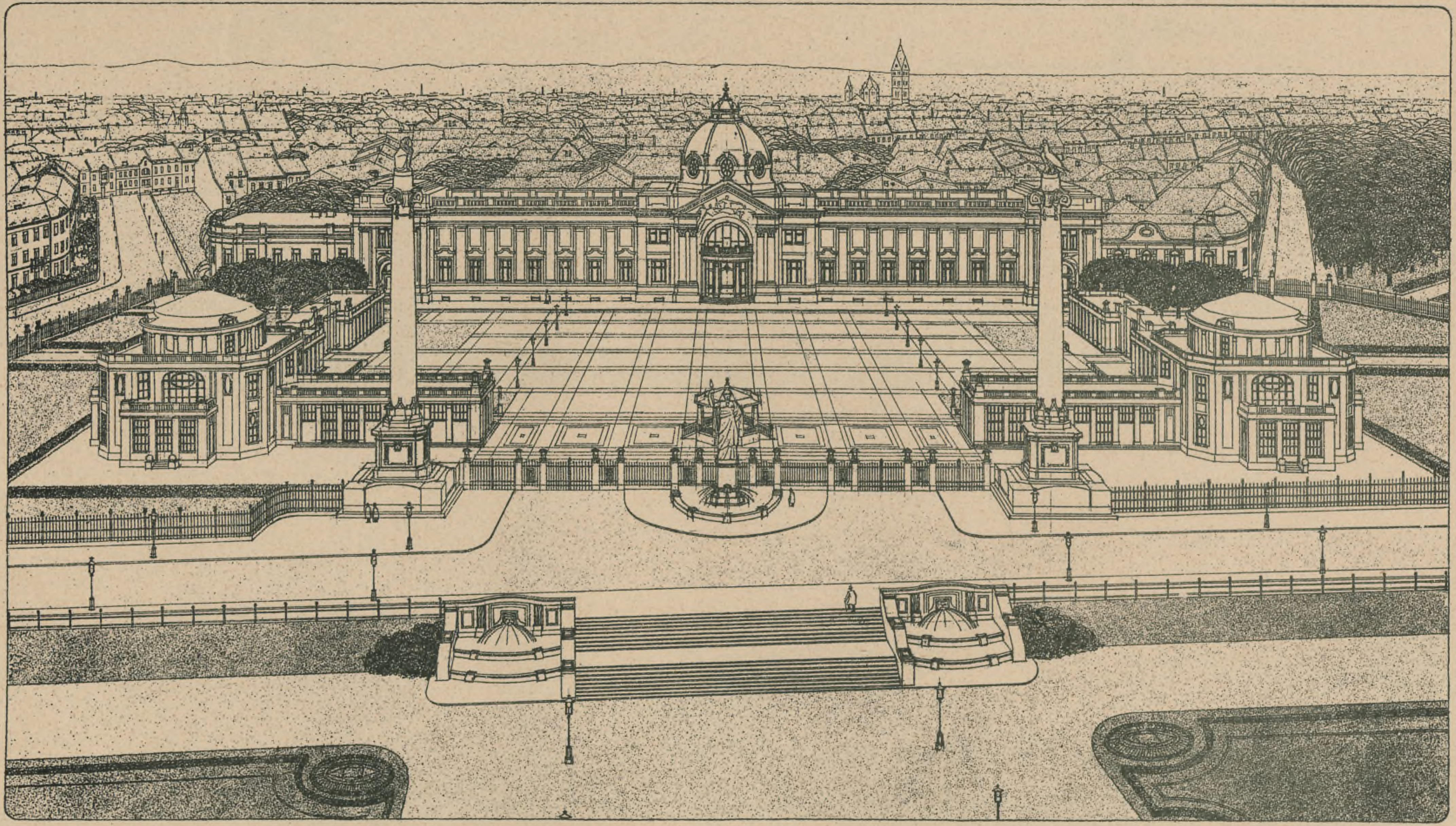


Ausgestaltung des Platzes vor dem städtischen Kunstpalaste in Düsseldorf.

Mit dem I. Preise ausgezeichneter Wettbewerbsentwurf von Architekt Gottfried Wehling, Düsseldorf.

Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

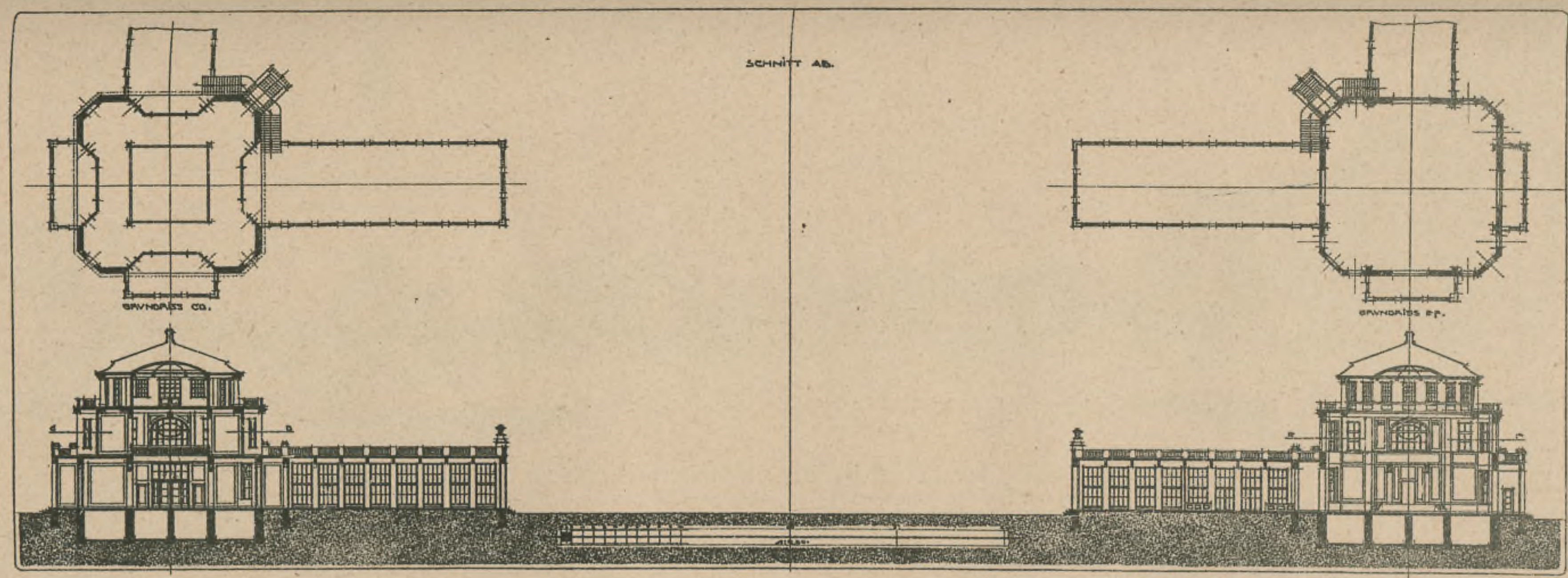
Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

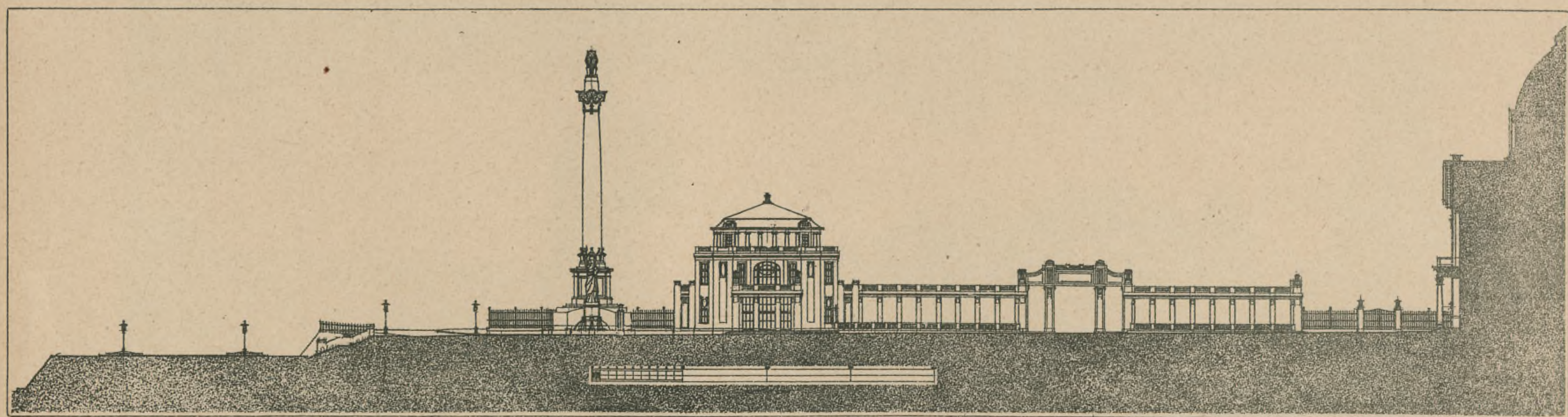


Ausgestaltung des Platzes vor dem städtischen Kunstpalaste in Düsseldorf.

Mit dem I. Preise ausgezeichneter Wettbewerbsentwurf von Architekt Gottfried Wehling, Düsseldorf.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

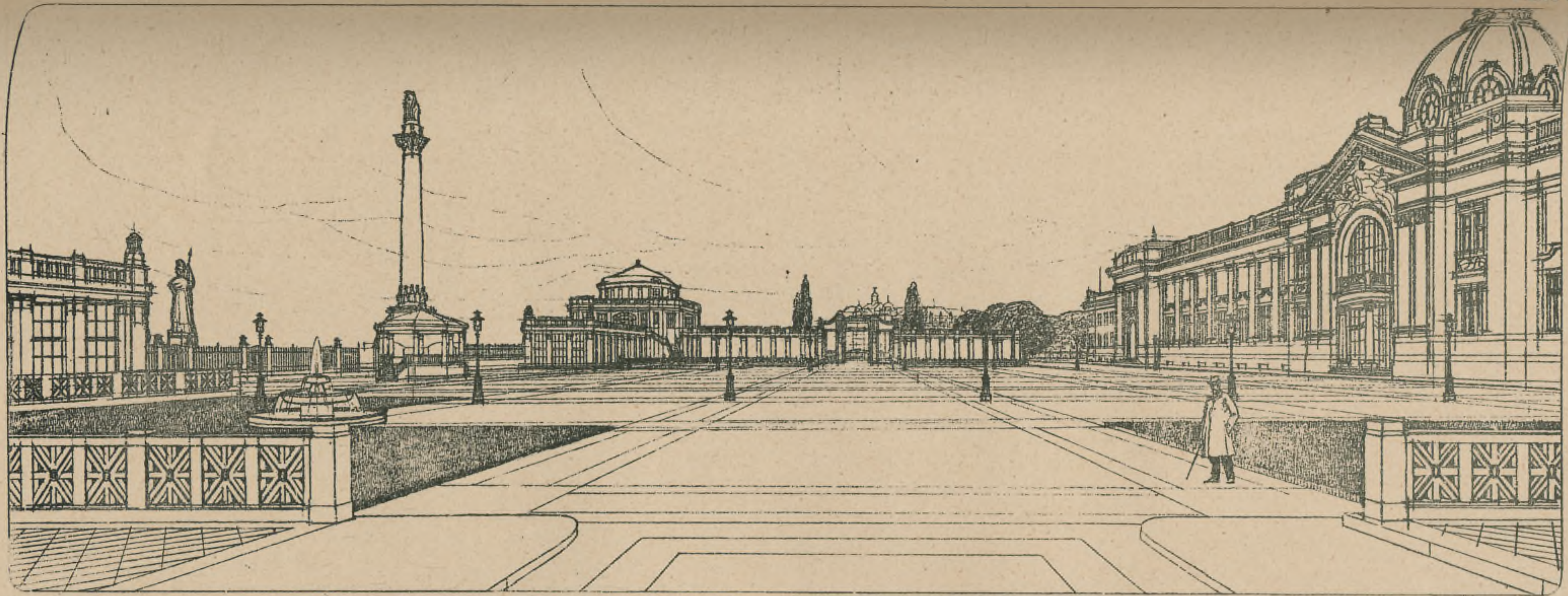


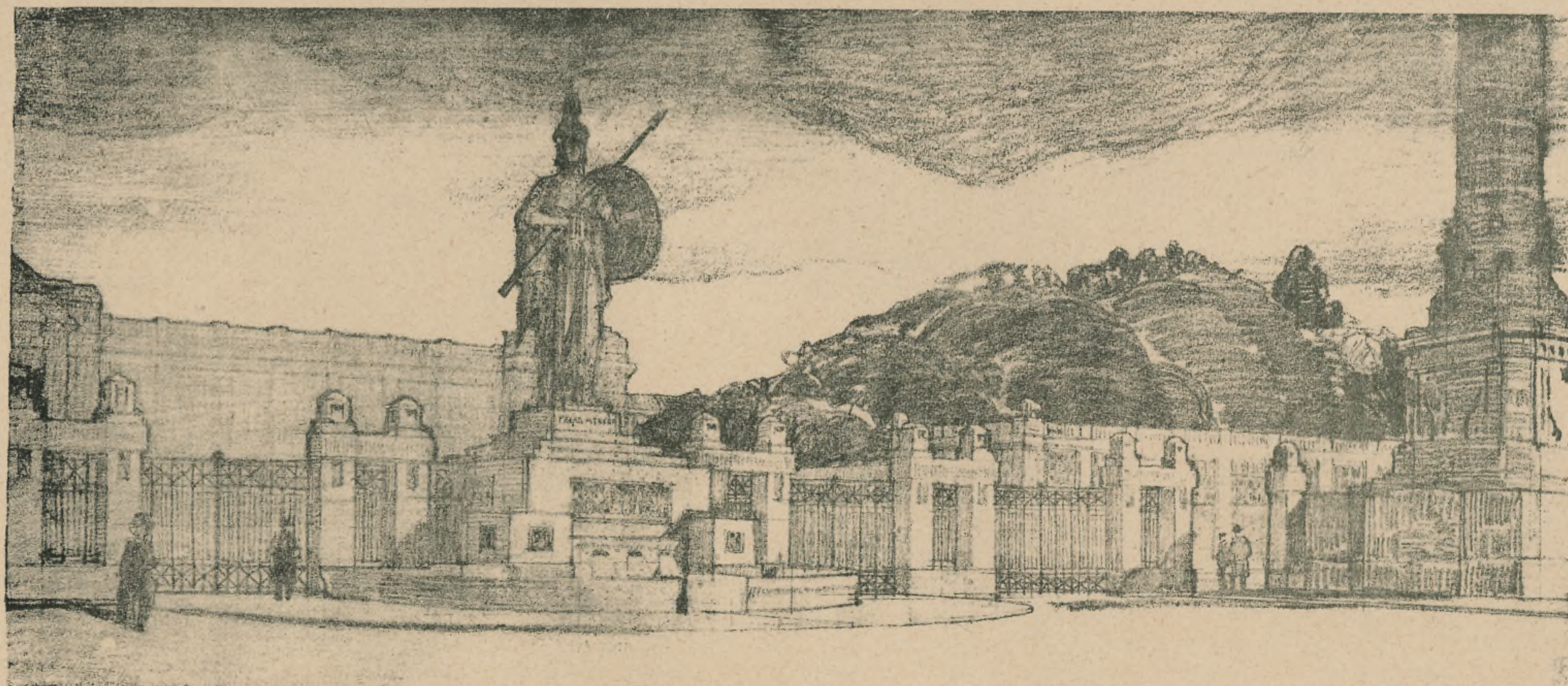


Ausgestaltung des Platzes vor dem städtischen Kunstpalaste in Düsseldorf.

Mit dem I. Preise ausgezeichneter Wettbewerbsentwurf von Architekt Gottfried Wehling, Düsseldorf.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





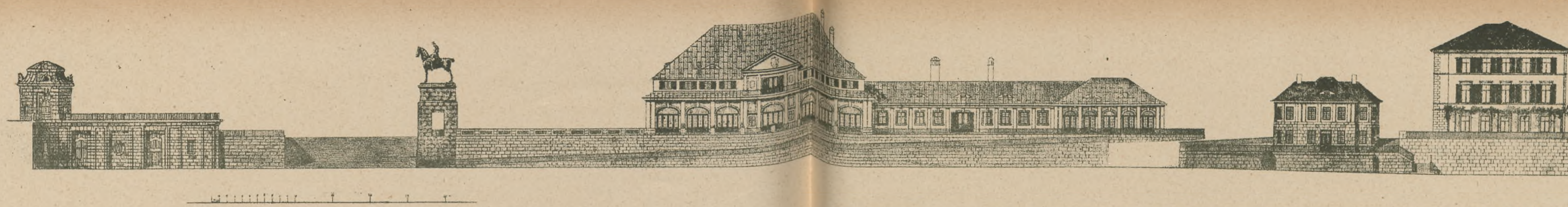
Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

Ausgestaltung des Platzes vor dem städtischen Kunstpalaste in Düsseldorf.

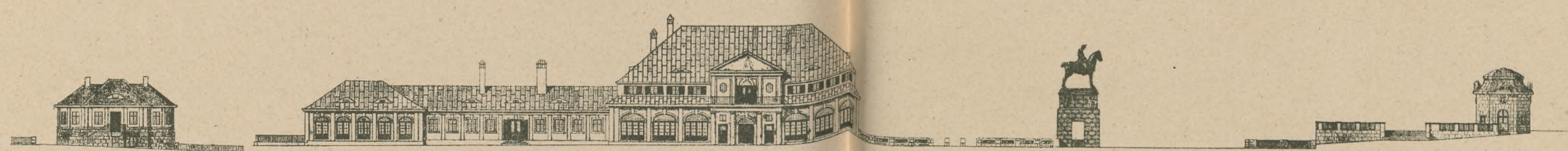
Mit dem I. Preise ausgezeichneter Wettbewerbsentwurf von Architekt Gottfried Wehling, Düsseldorf.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

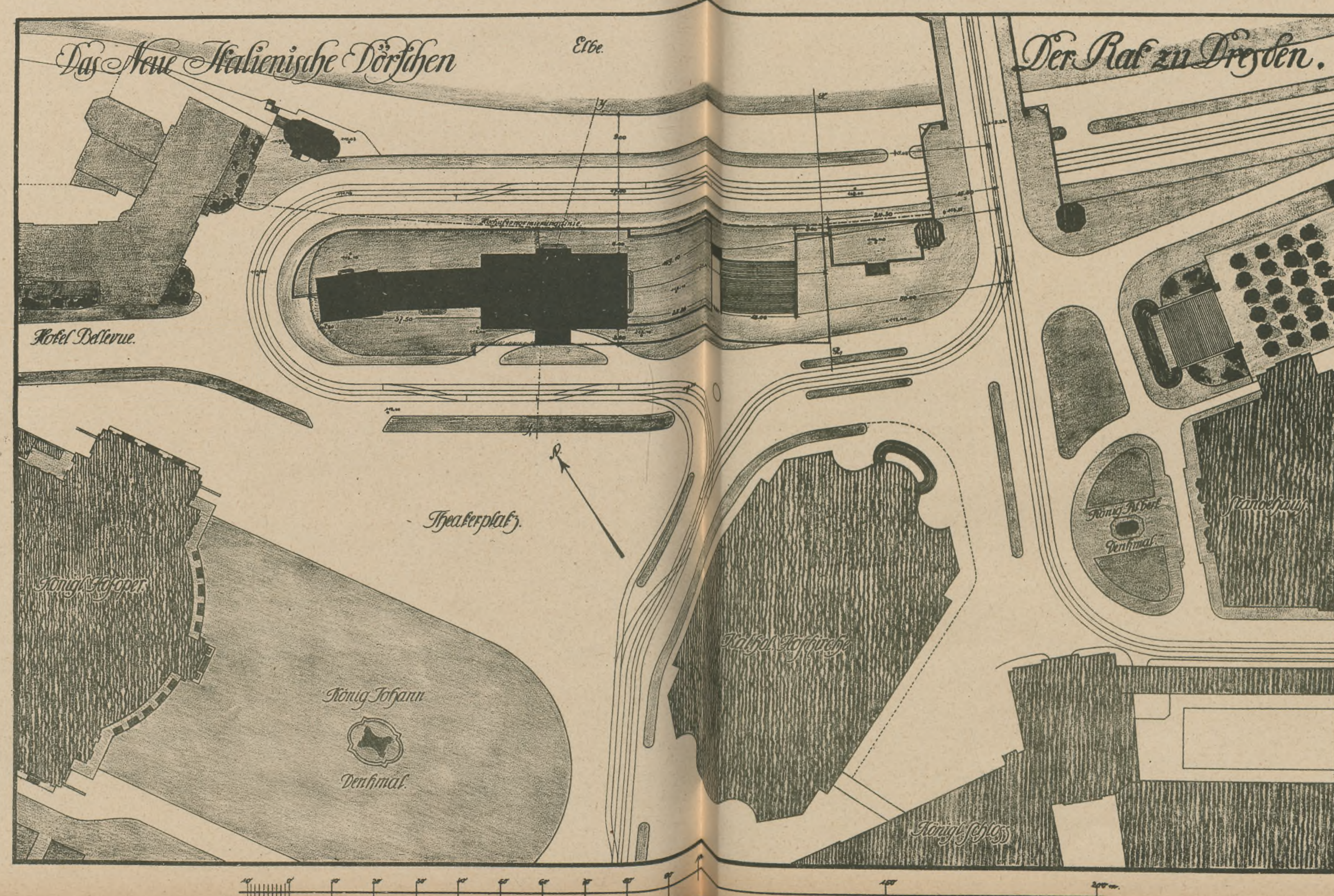
b



c



a

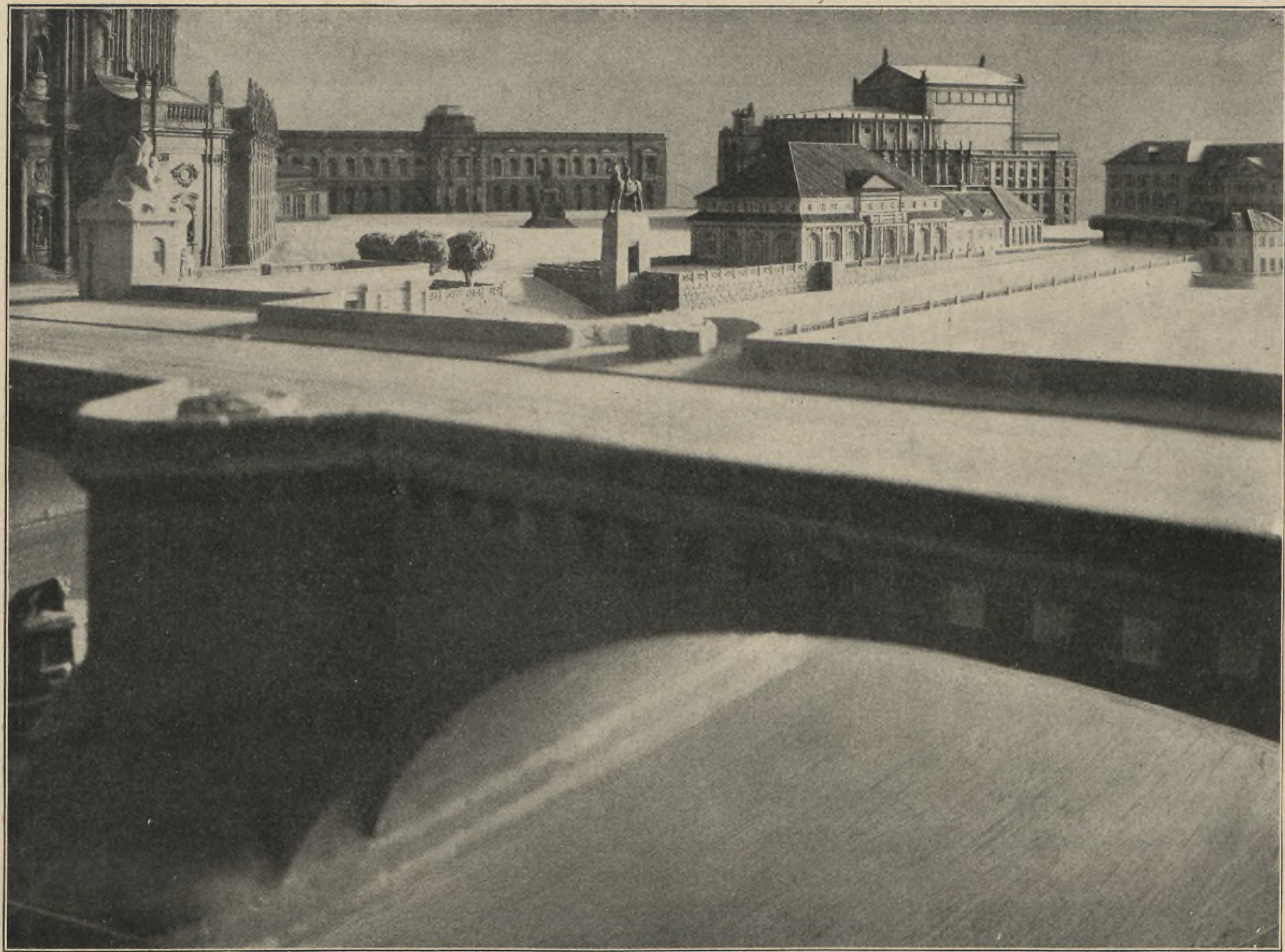


Umgestaltung
des Theaterplatzes zu Dresden
an der Elbseite.

a) Lageplan 1 : 1000.
b) Ansicht von der Elbe } 1 : 500.
c) Ansicht vom Platze }

Architekt: Hans Erlwein, Dresden.

a



b



Umgestaltung des Theaterplatzes zu Dresden an der Elbseite.
a) Ansicht vom vierten Pfeiler der Augustusbrücke aus (um die Brücke mit zu zeigen, Standpunkt 10 m stromaufwärts genommen)
b) Ansicht vom Finanzministerium aus in Dresden-Neustadt
Architekt: Hans Erlwein, Dresden.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

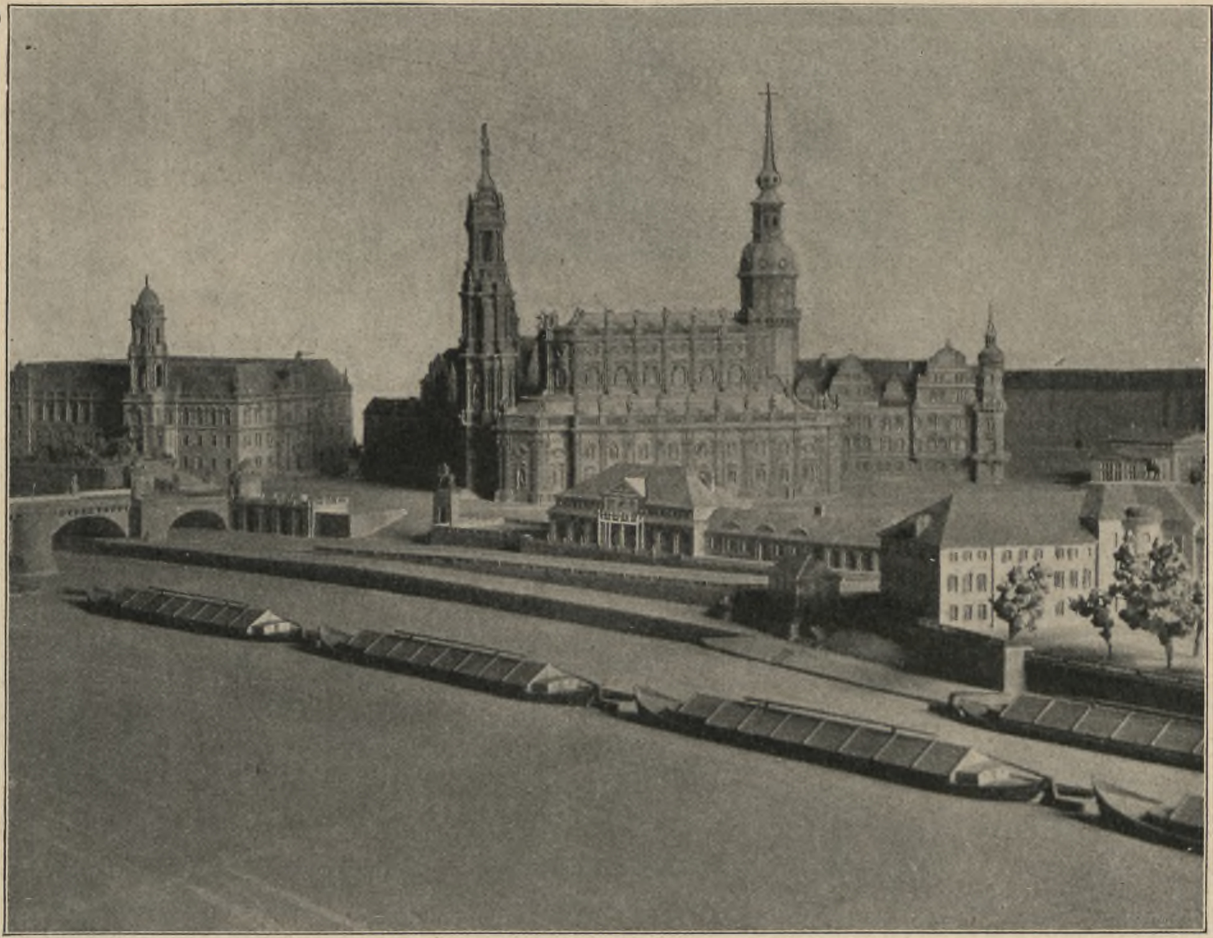
1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Umgestaltung des Theaterplatzes zu Dresden an der Elbseite.

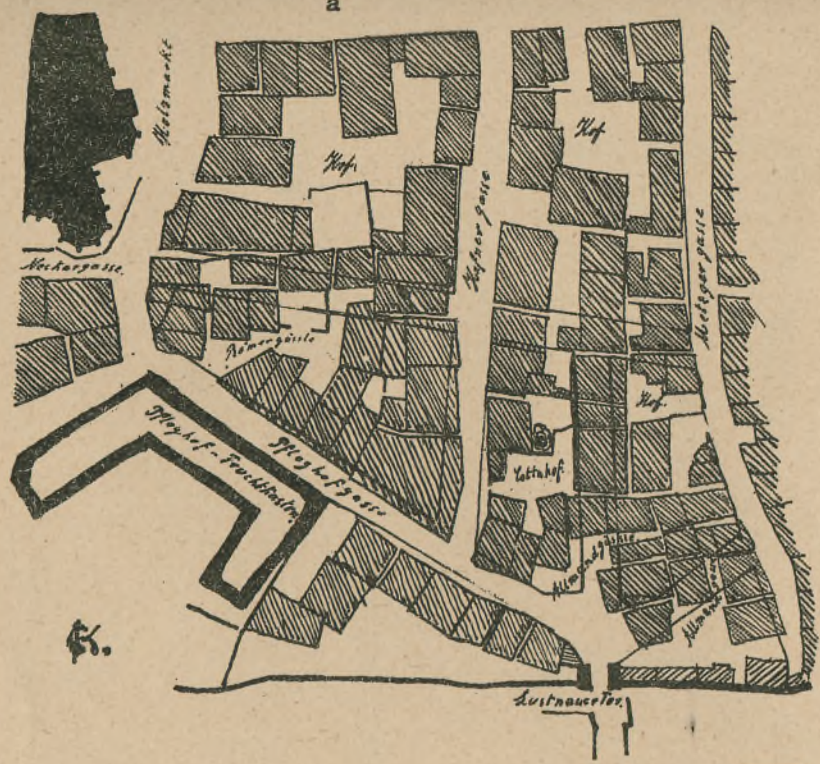
a) Ansicht von einem stromabwärts fahrenden Schiffe aus

b) Ansicht von einem stromaufwärts fahrenden Schiffe aus

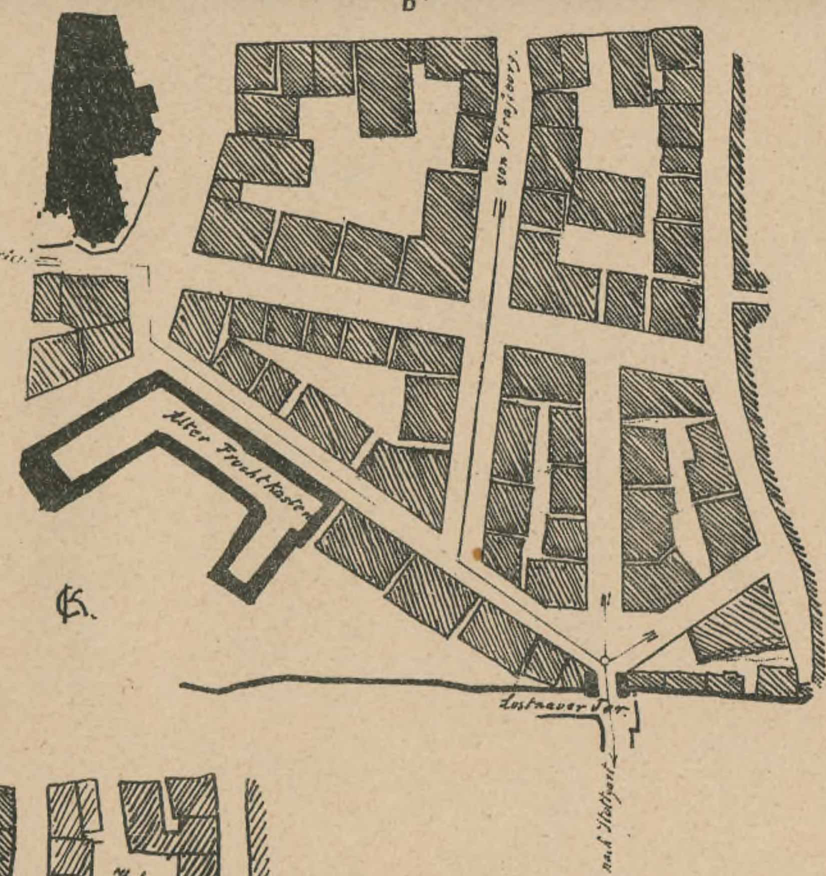
Architekt: Hans Erlwein, Dresden.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

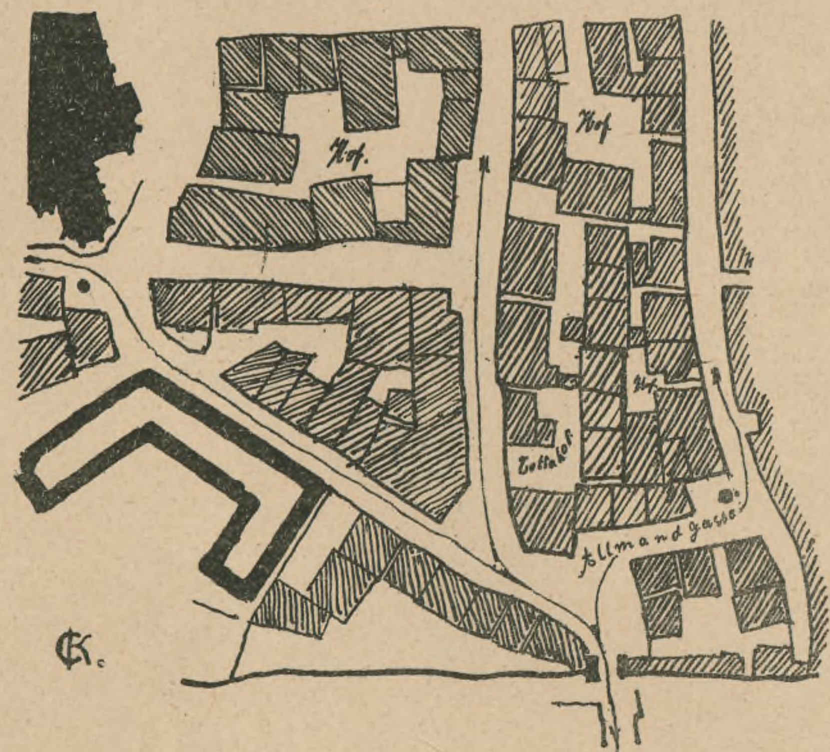
a



b



c

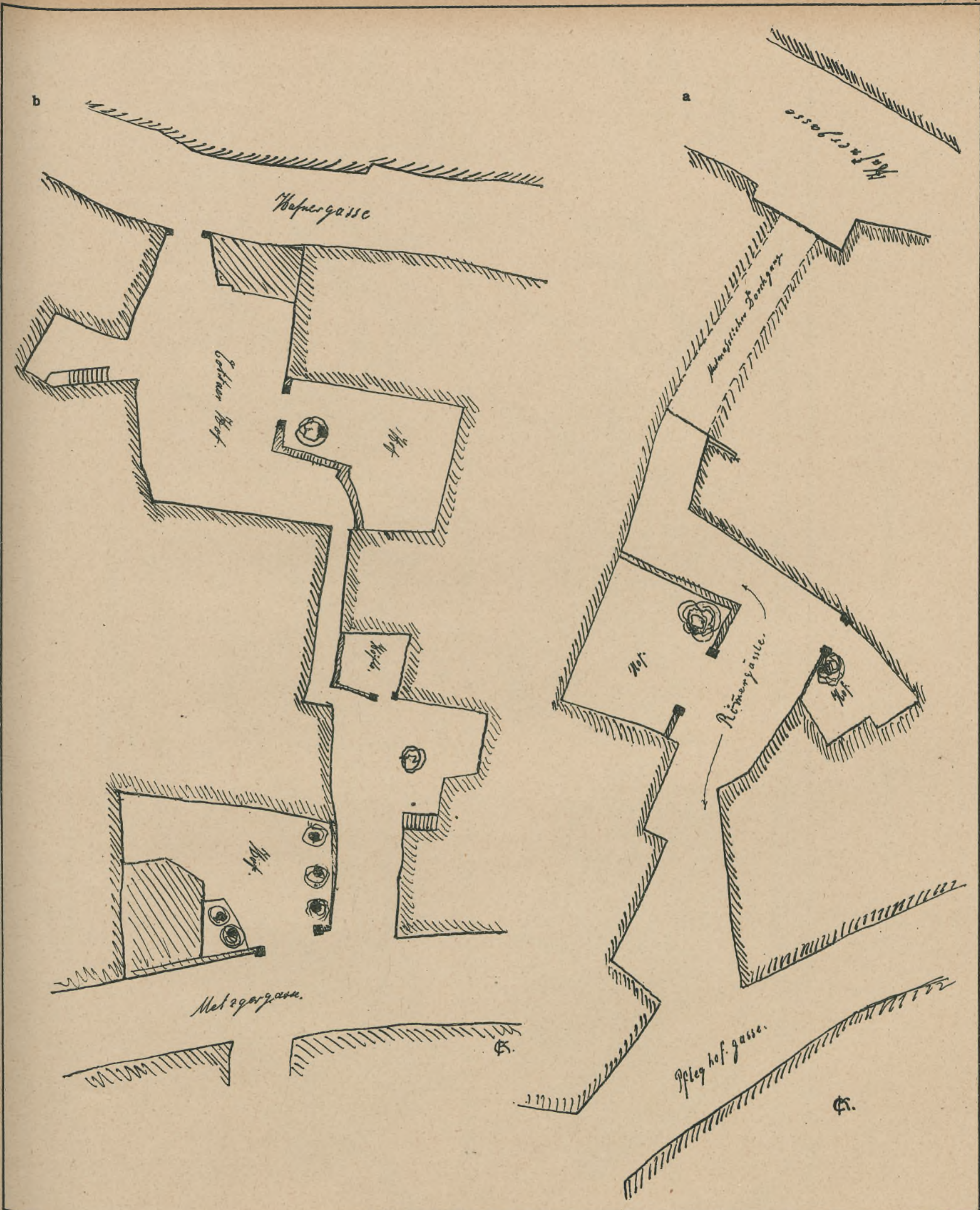


Teil des Stadtplanes von Tübingen:

a) Lageplan vor dem Brande des Jahres 1789.
b) Plan des Wiederaufbaus nach dem Brande.
c) Versuch von C. Klaiber, wie eine die ältere Bebauung schonendere Verbesserung möglich gewesen wäre.

Aufnahmen von C. Klaiber, Stuttgart.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

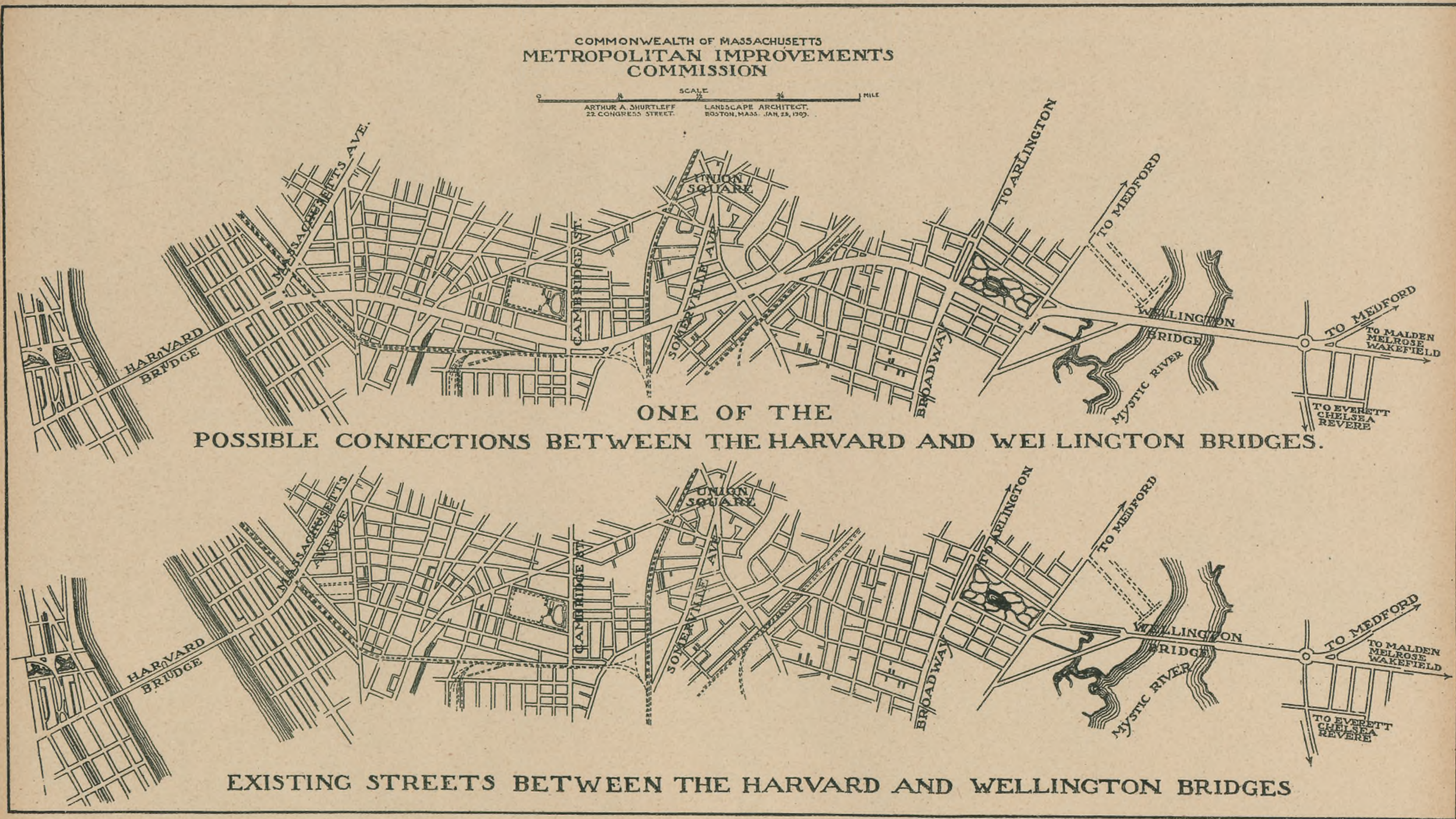


Aus dem Stadtplane des alten Tübingen:

a) Römergäßchen, b) Cottaer Hof.

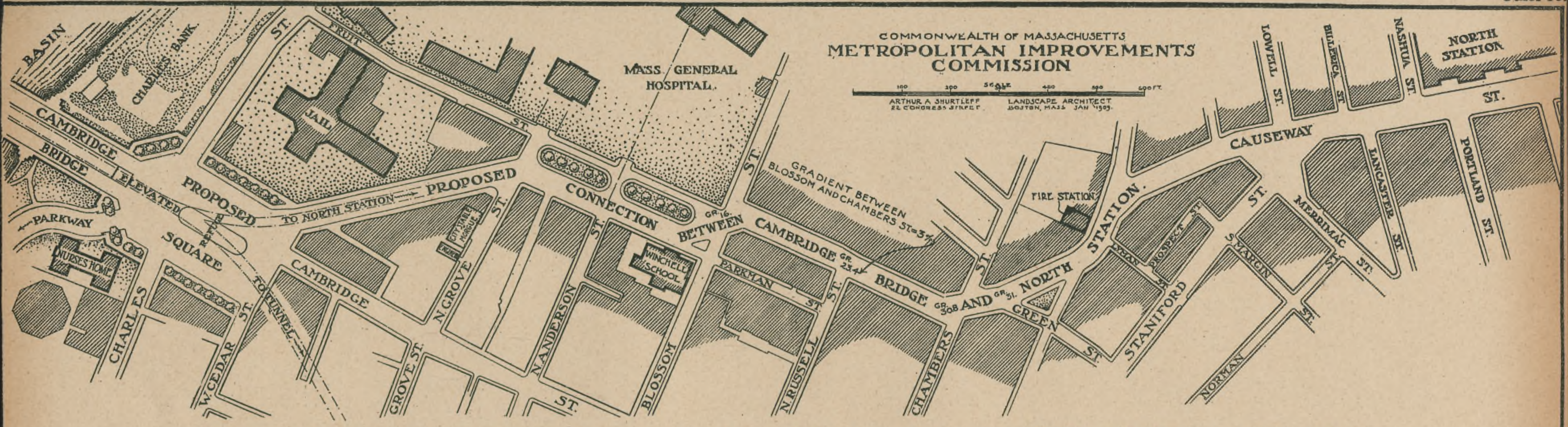
Aufnahmen von C. Klaiber, Stuttgart.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin

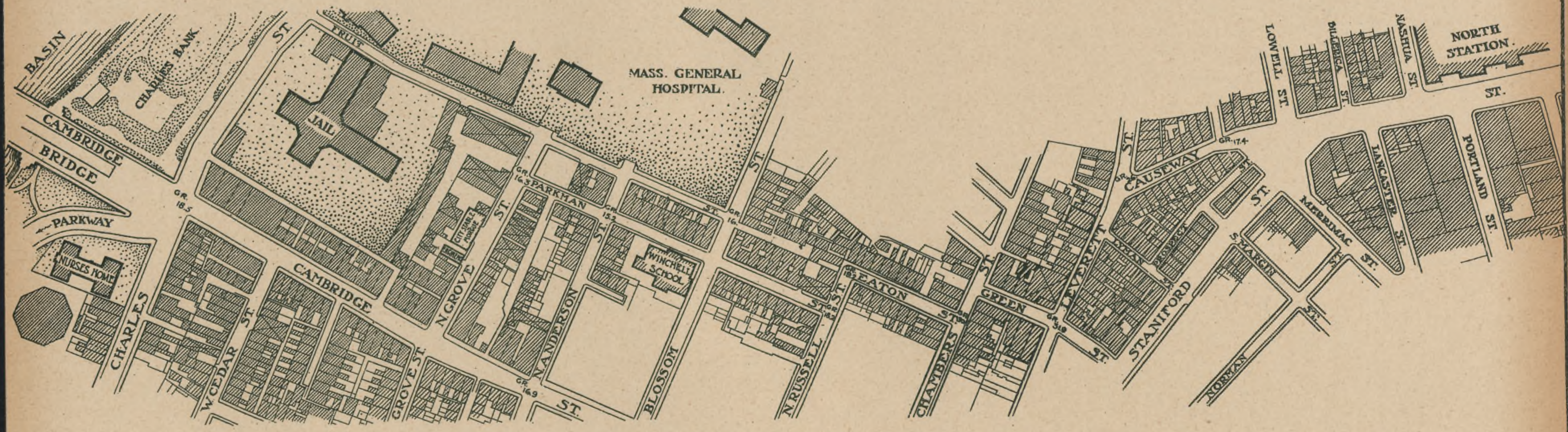


Straßendurchbruch in Boston, Massachusetts.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



PROPOSED CONNECTION BETWEEN CAMBRIDGE BRIDGE AND NORTH STATION



EXISTING STREETS BETWEEN CAMBRIDGE BRIDGE AND NORTH STATION

Platzanlage in Verbindung mit einem Straßendurchbruch in Boston, Massachusetts.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

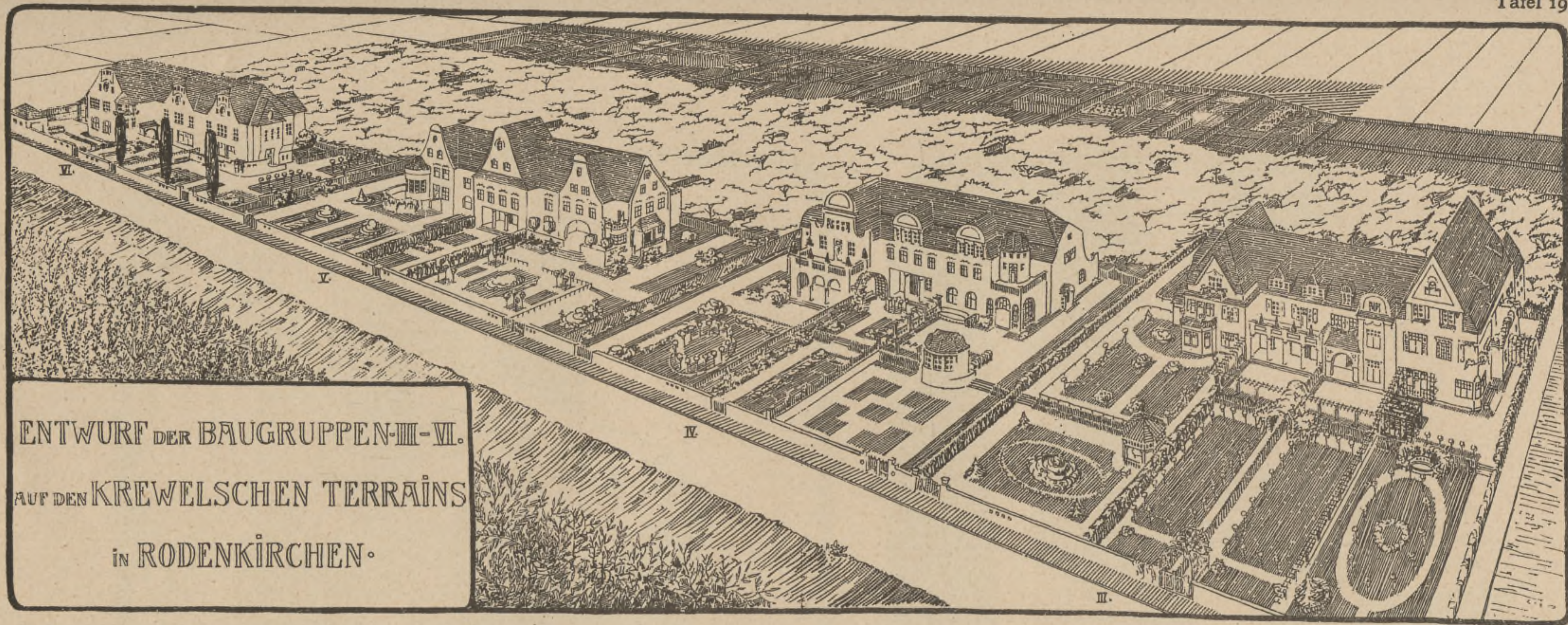
Fluchtlinienplan der Stadt Rietberg i. W.

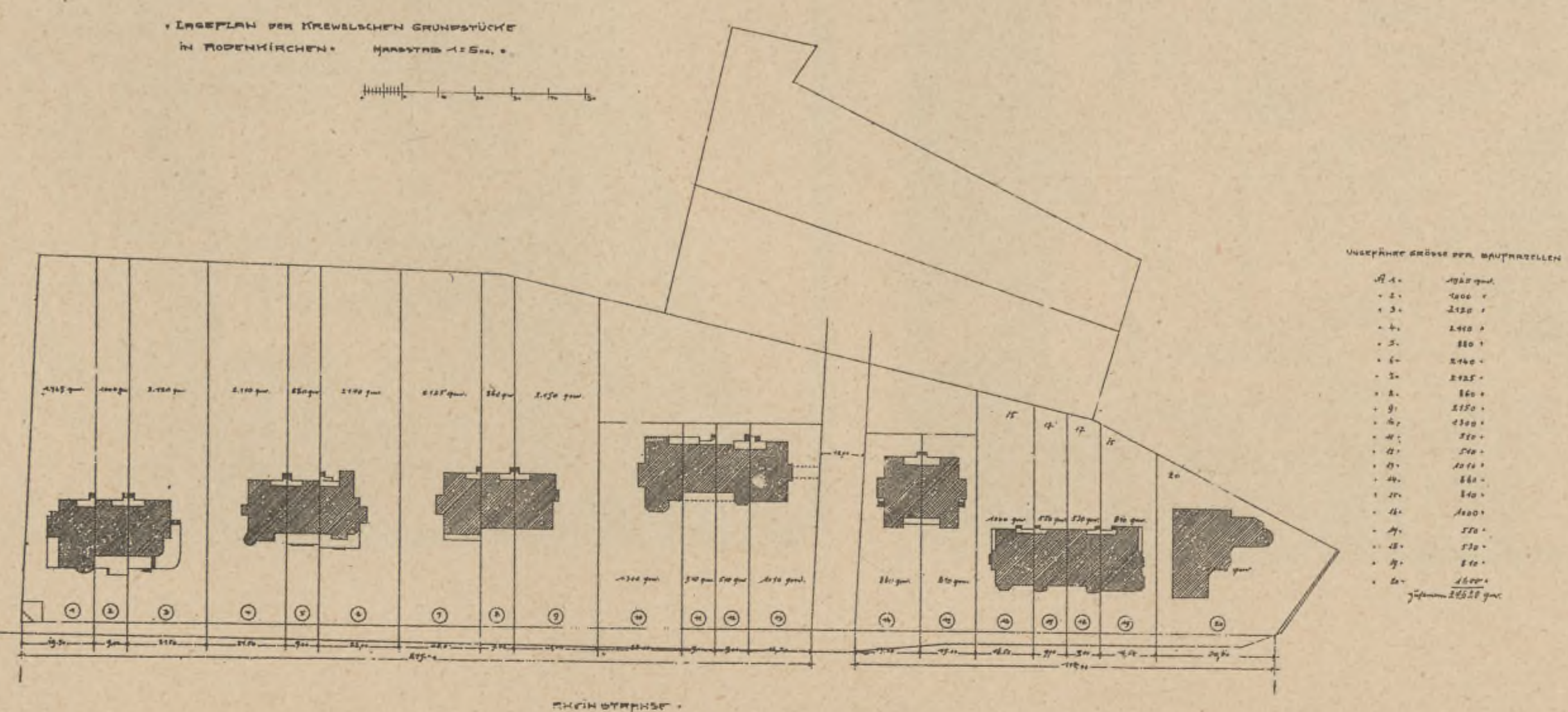


Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

Verfasser: Landmesser Ewald Munscheid, Bielefeld.

Gedruckt und verlegt ... A.-G., Berlin



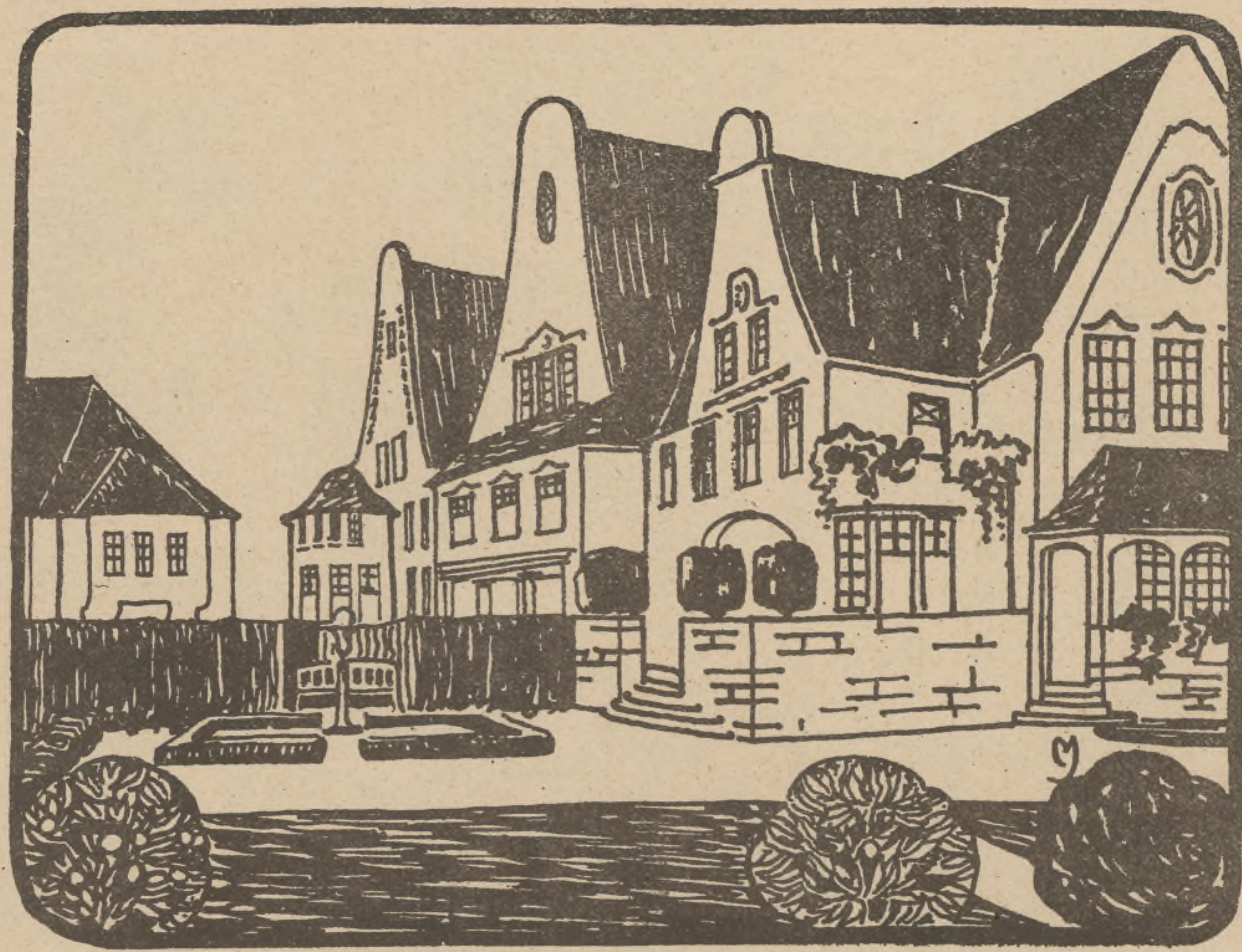


Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

Villenkolonie beim Cölner Vororte Rodenkirchen.

Architekt: Müller-Jena (B. D. A.), Cöln a. Rh.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

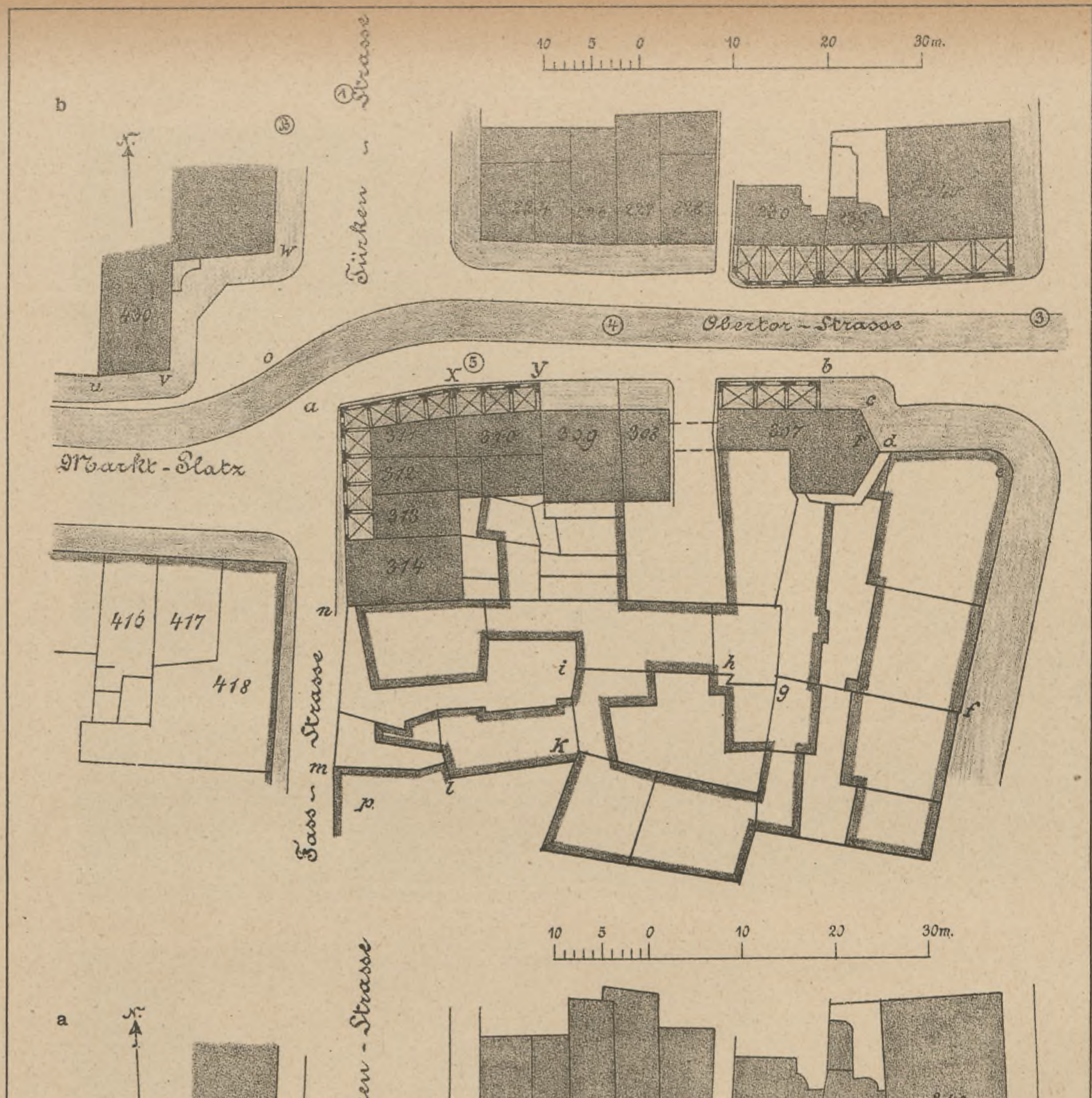




Aus der Villenkolonie beim Cölner Vororte Rodenkirchen.

Architekt: Müller-Jena (B. D. A.), Cöln a. Rh.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Die Obertorstraße in St. Johann-Saarbrücken.

a) Gegenwärtiger Zustand. b) Vorschlag zu ihrer Umgestaltung.

Architekt: H. Werner, Stuttgart.

a



b



Die Obertorstraße in St. Johann-Saarbrücken.

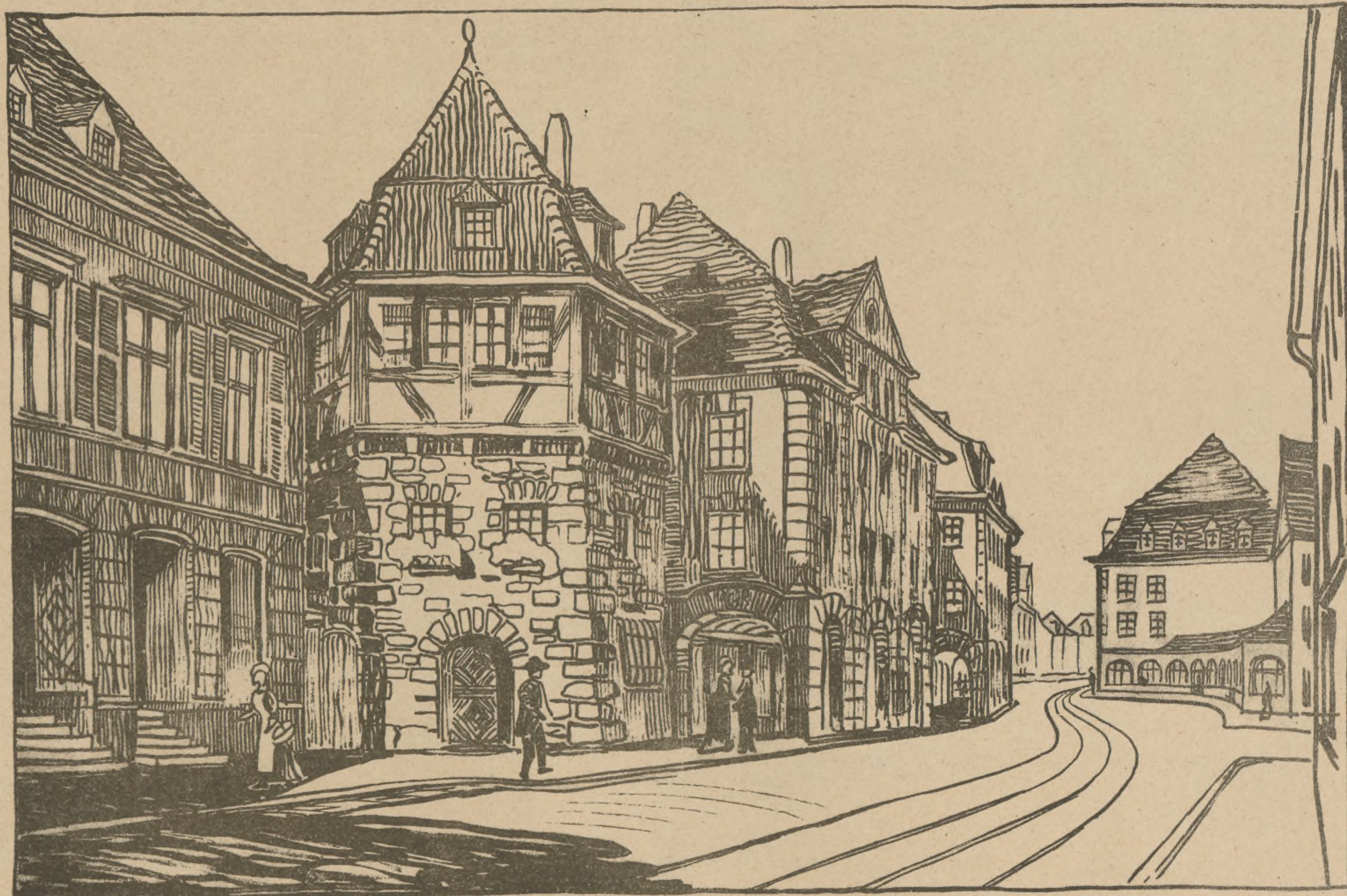
a) Blick vom Marktplatz aus.
b) Blick von der Mainzer Straße aus.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Vorschlag zur Umgestaltung des alten Torturms (Haus 307 des Lageplans auf Tafel 25) in der Obertorstraße zu St. Johann-Saarbrücken.

Architekt: H. Werner, Stuttgart.

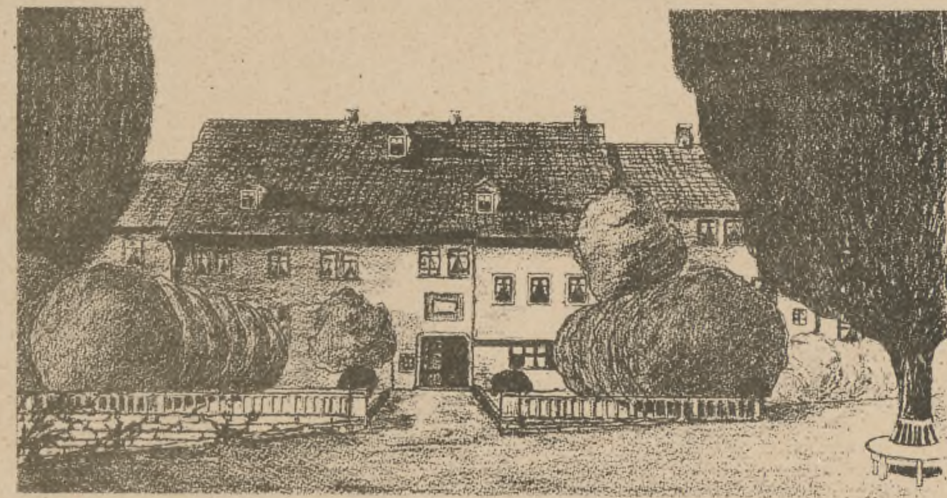
Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



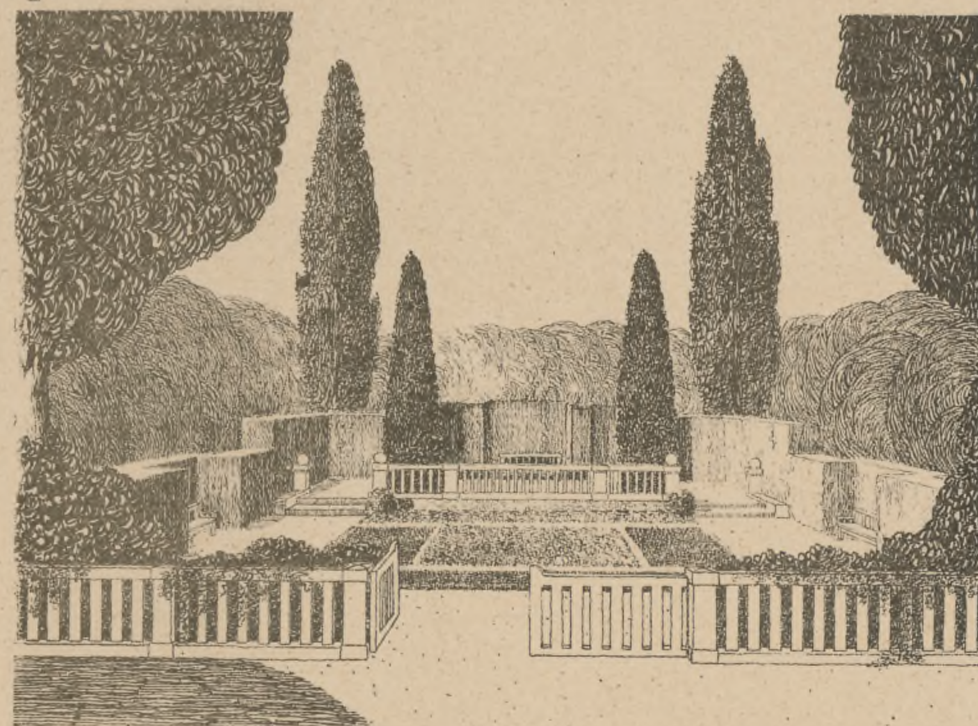
b



c



d



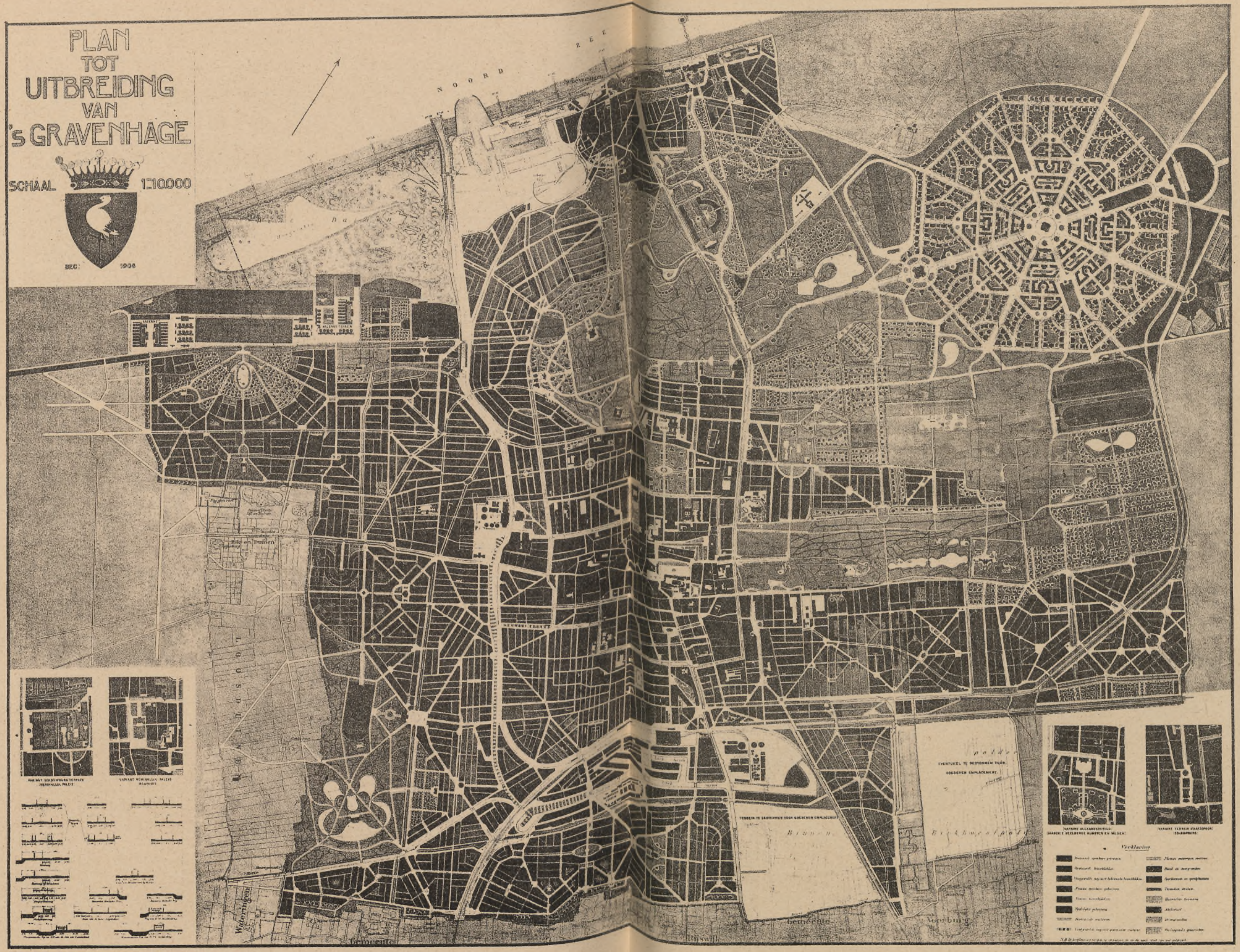
Wettbewerb: Frauenplan in Eisenach. I. Preis.

a) Lageplan. b) Terrasse vor dem Bachhause.
c) Sitzplatz
d) Aufenthaltsgarten } am unteren Platzende (Frauenberg).

Verfasser: Gartenarchitekt H. L. Foeth, Cöln a. Rh.

Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

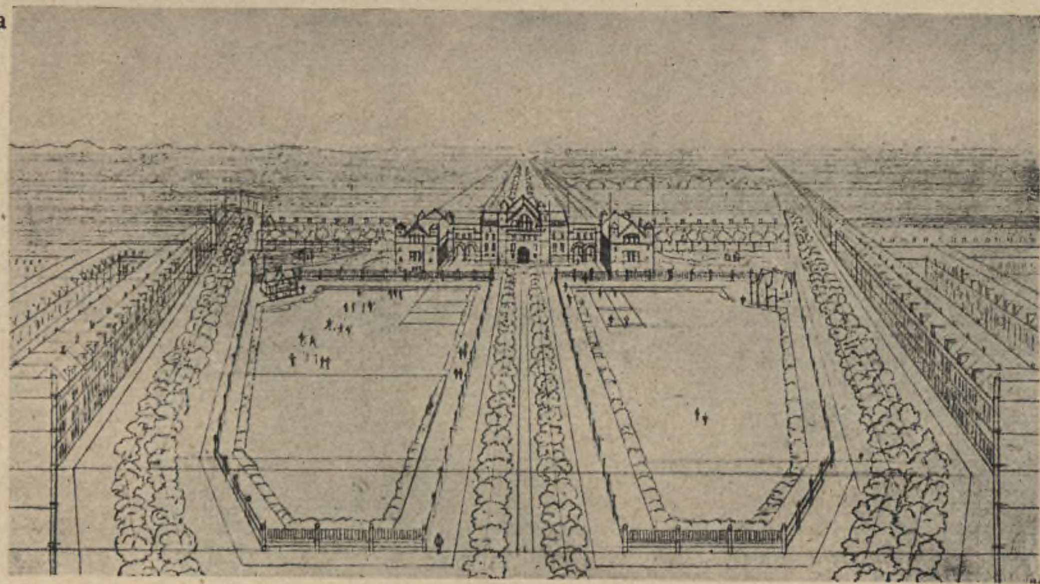


Stadterweiterungsplan für s'Gravenhage.
Architekt: H. P. Berlage, Amsterdam.

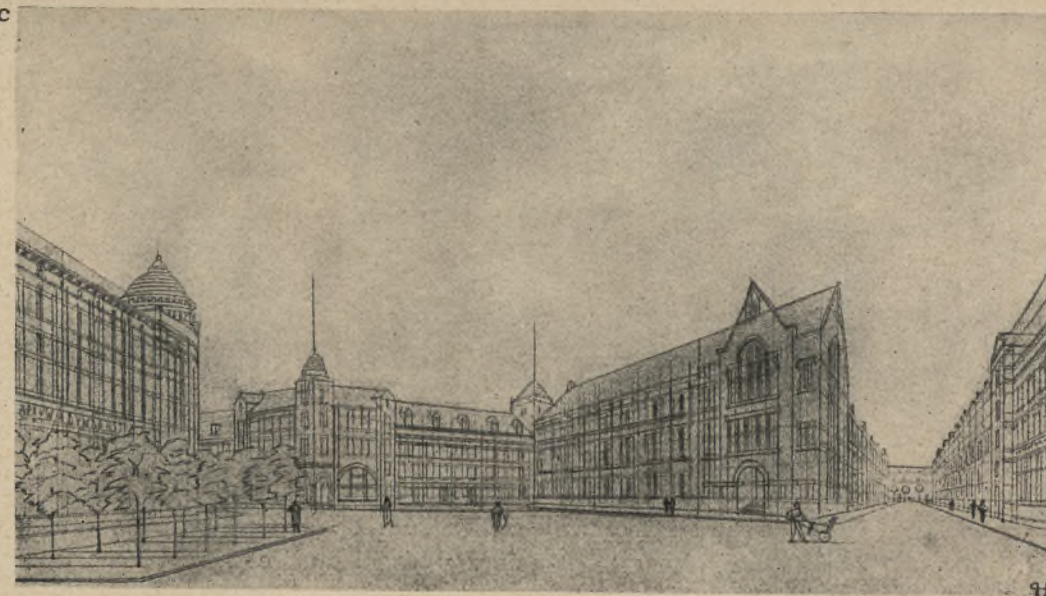
Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

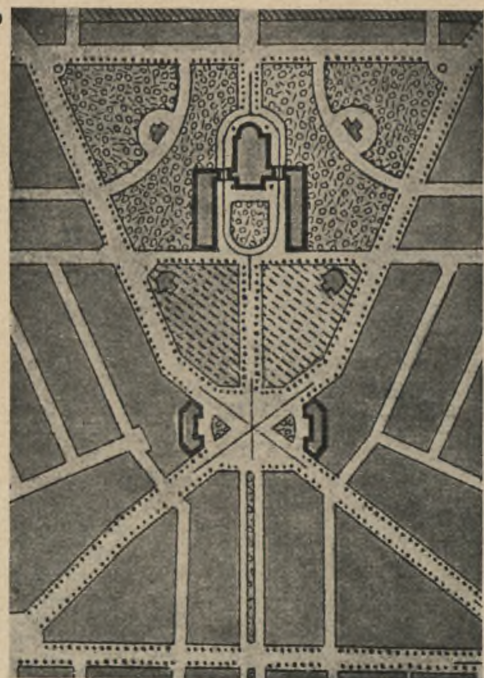
a



c

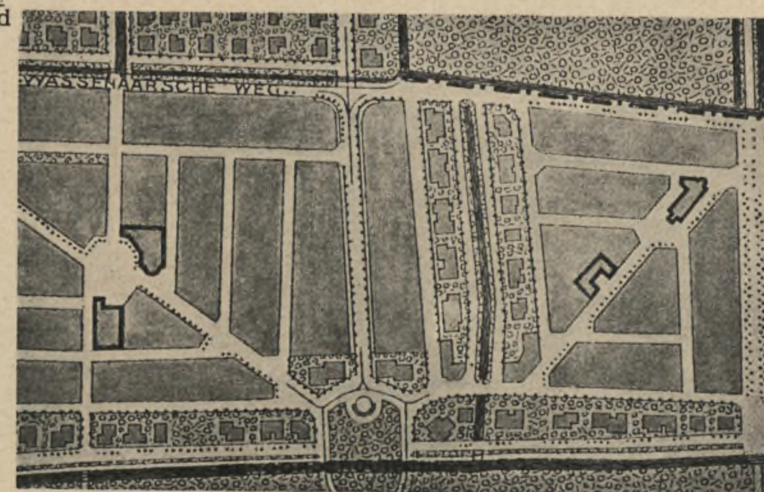


b



Vorschlag zu einer Platzanlage an einem Knotenpunkt im Laakhavengebiet.

d



Vorschlag zur Bebauung und Platzanlage zwischen dem Waßenaarschen Wege und dem Bezuidenhout.

Einzelheiten aus dem Stadterweiterungsplan für s'Gravenhage.

Architekt: H. P. Berlage, Amsterdam.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

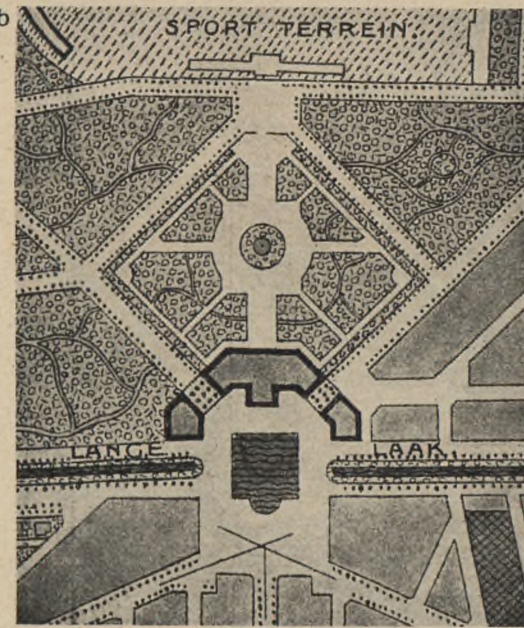
1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



Vorschlag zur Anlage eines Volksplatzes am Ende der Hofkaade.

c



Vorschlag zum Neubau eines Rathauses auf dem Alexanderveld.

d



Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

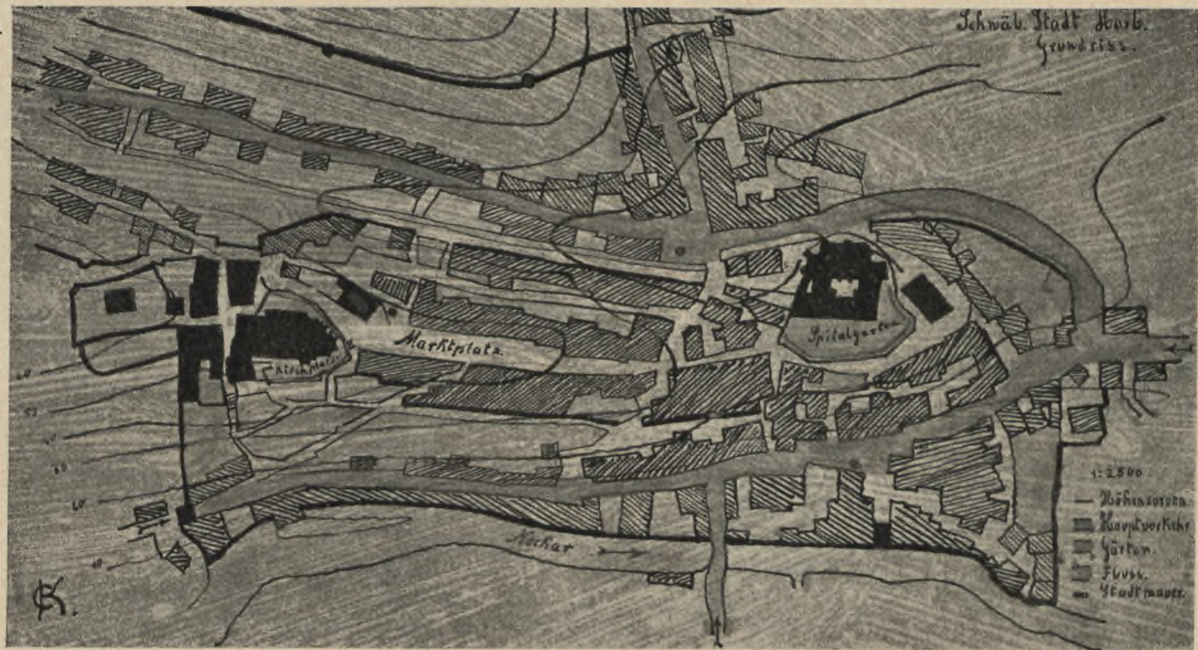
1910

Einzelheiten des Stadterweiterungsplanes für s'Gravenhage.

Architekt: H. P. Berlage, Amsterdam.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

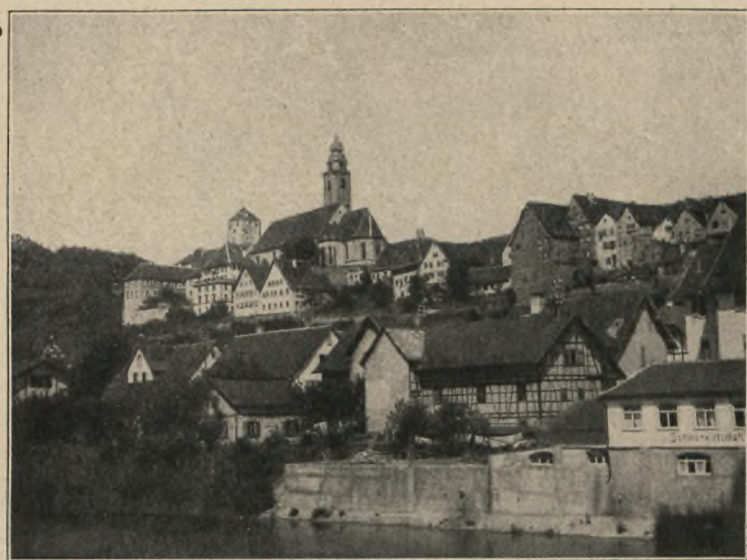
a



c



b



a) Lageplan mit Höhenkurven.
b) Gesamtbild der Stadt.
c) Spitalgarten.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Schwäbische Stadt Horb.

Aufnahmen von Chr. Klaiber, Holzminden.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

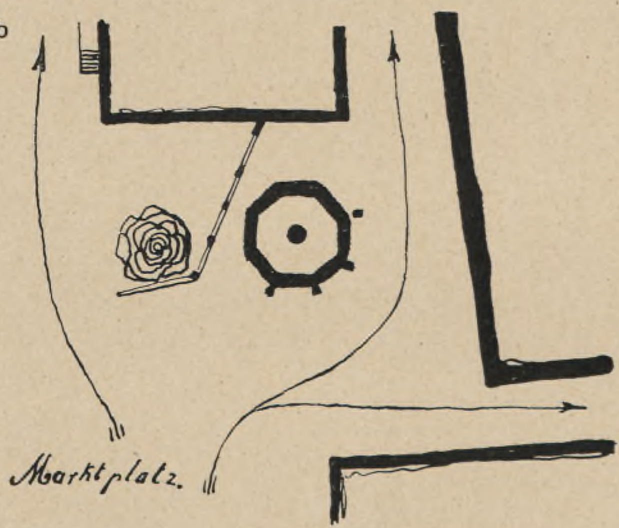
a



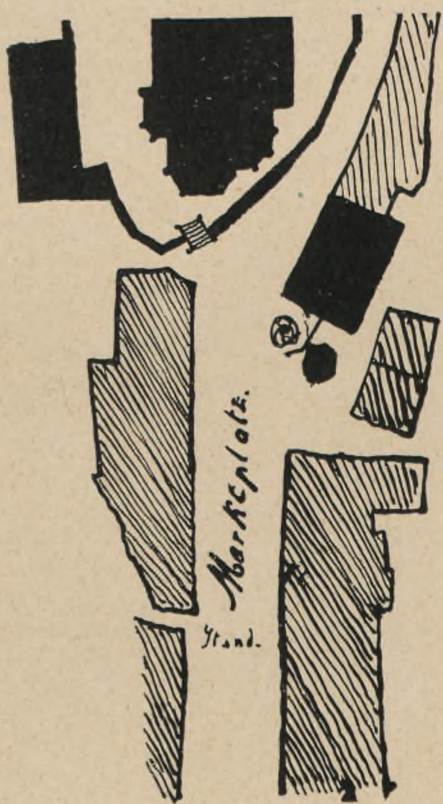
c



b



d



e



a) und b) Marktplatz mit Brunnen.
c) und d) Marktplatz mit Kirche.
e) Stockwerkstreppe im Freien.

Jahrgang VII

Schwäbische Stadt Horb.

Aufnahmen von Chr. Klaiber, Holzminden.

DER STÄDTEBAU

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

1910



Genua, ein Bergstadtideal.

Plan von Genua mit der Höhen- und der Meeres-Ringstraße.

DER STÄDTEBAU



Abb. a. Blick auf die Höhen von Genua.



Abb. b. Blick auf den Corso Payanini und die der Bebauung schon halb erschlossenen höheren Gelände.



Abb. c. Blick von den Dächern der tief im Tale stumpf gegen die Berge auslaufenden Via Caffaro auf die Futtermauer des Corso Poganini mit herabführenden Privattreppen.



Abb. d. Ein Teil der Höhenringstraße mit Blick in die Via Pertinace.

Genua, ein Bergstadtideal.

DER STÄDTEBAU.

1910

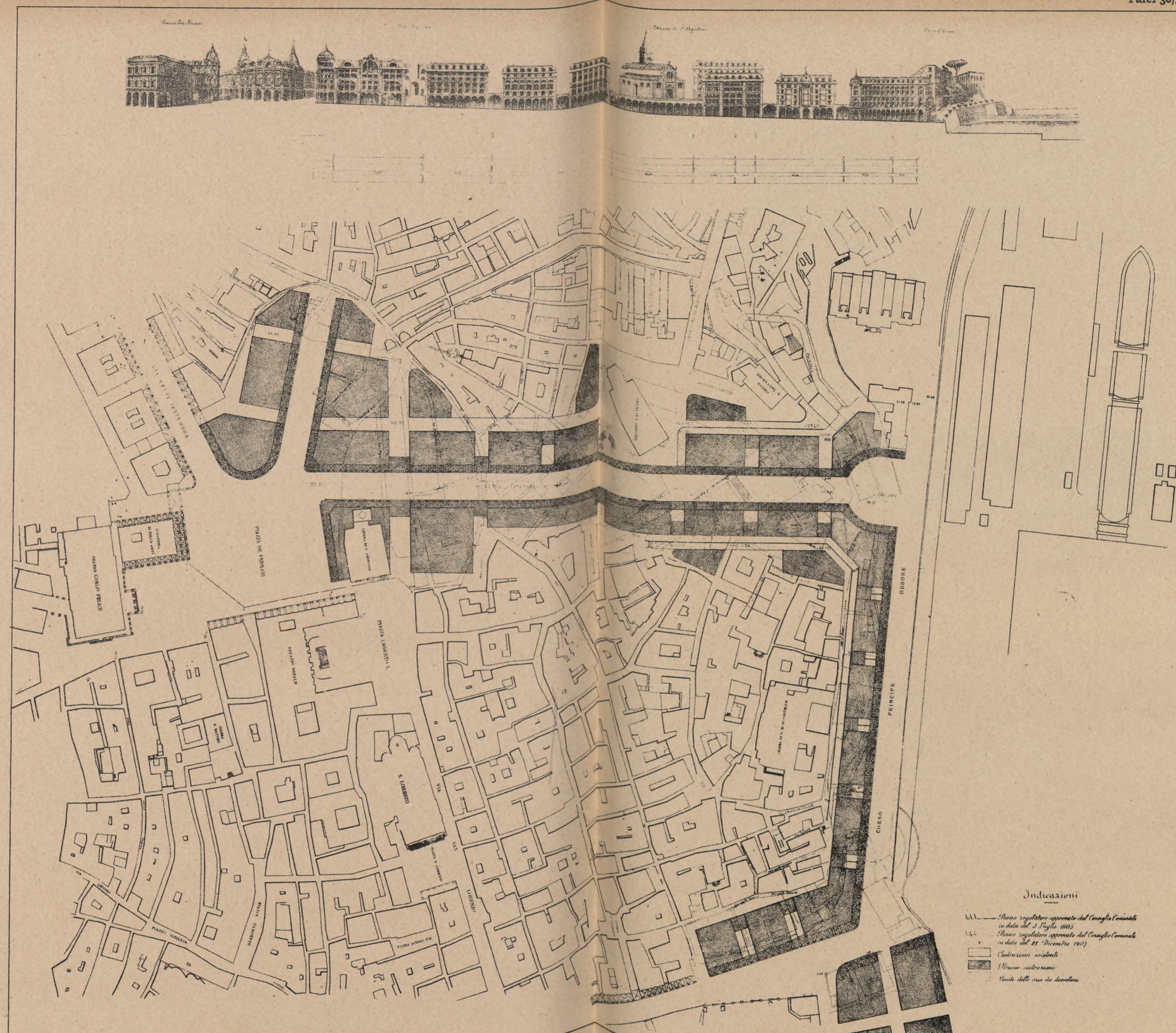
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Genua, ein Bergstadtideal.

Neues Stadtviertel am Lido Albaro in Genua.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Genua, ein Bergstadtideal.

Durchbruch von der Piazza de Ferrari nach dem Meere.





Entwurf zur See-Anlage in Mariental, Nieder-Österreich.

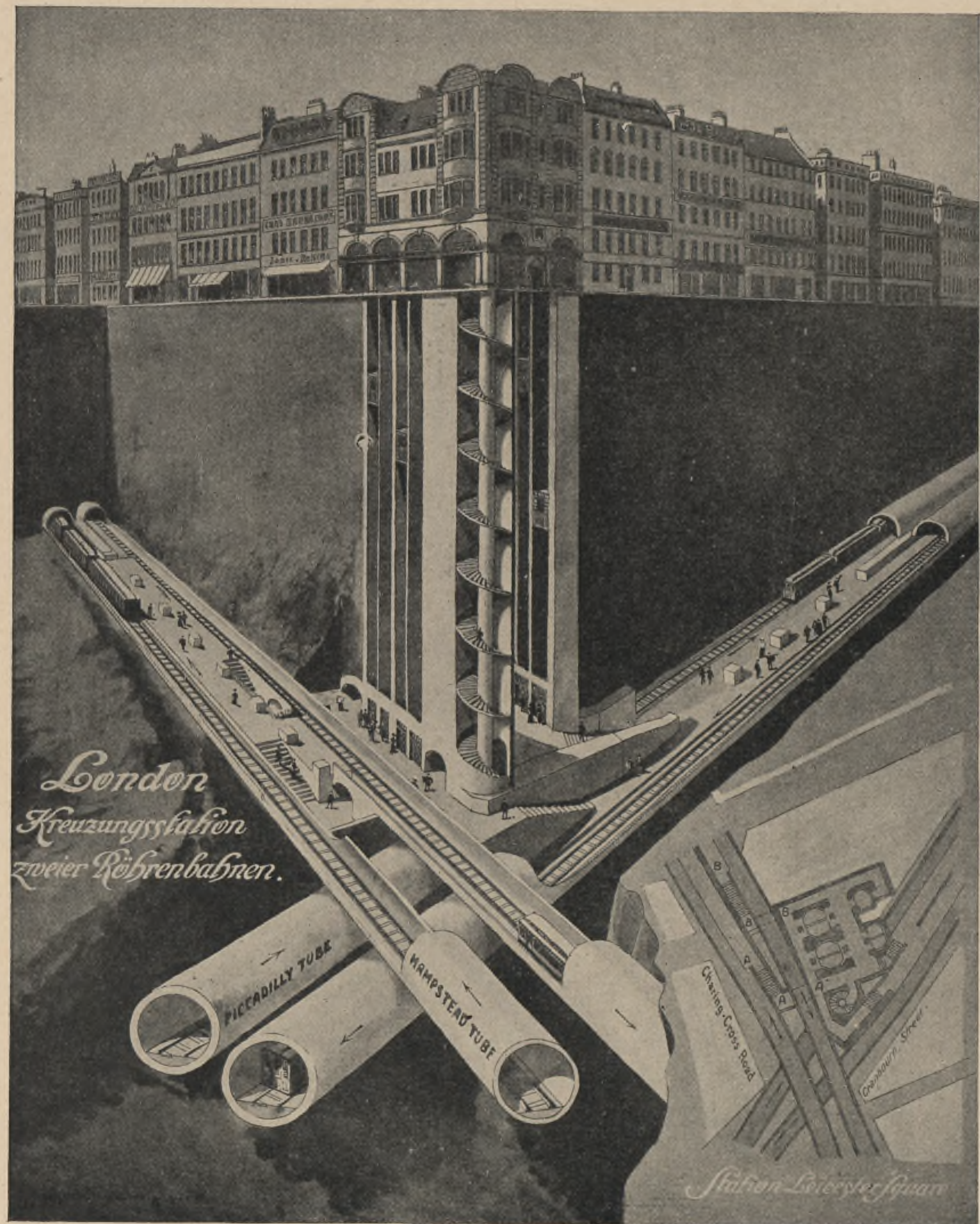
Architekt: Camillo Sitte, Wien.

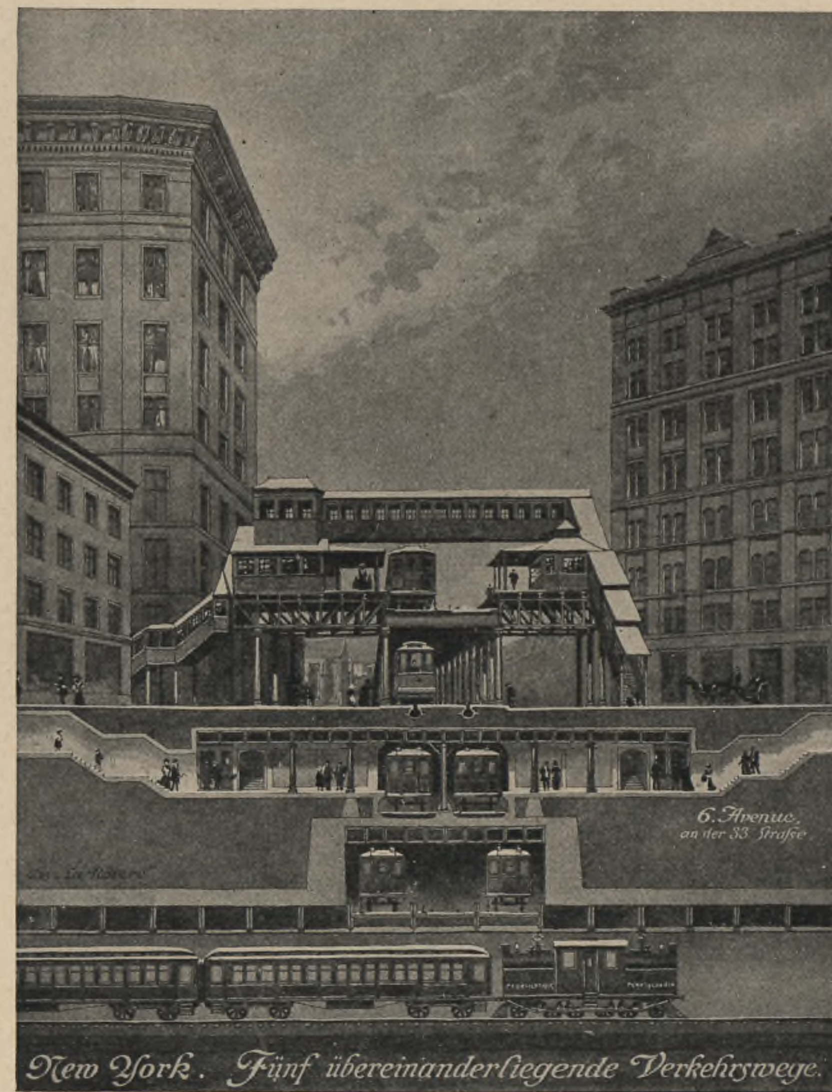
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

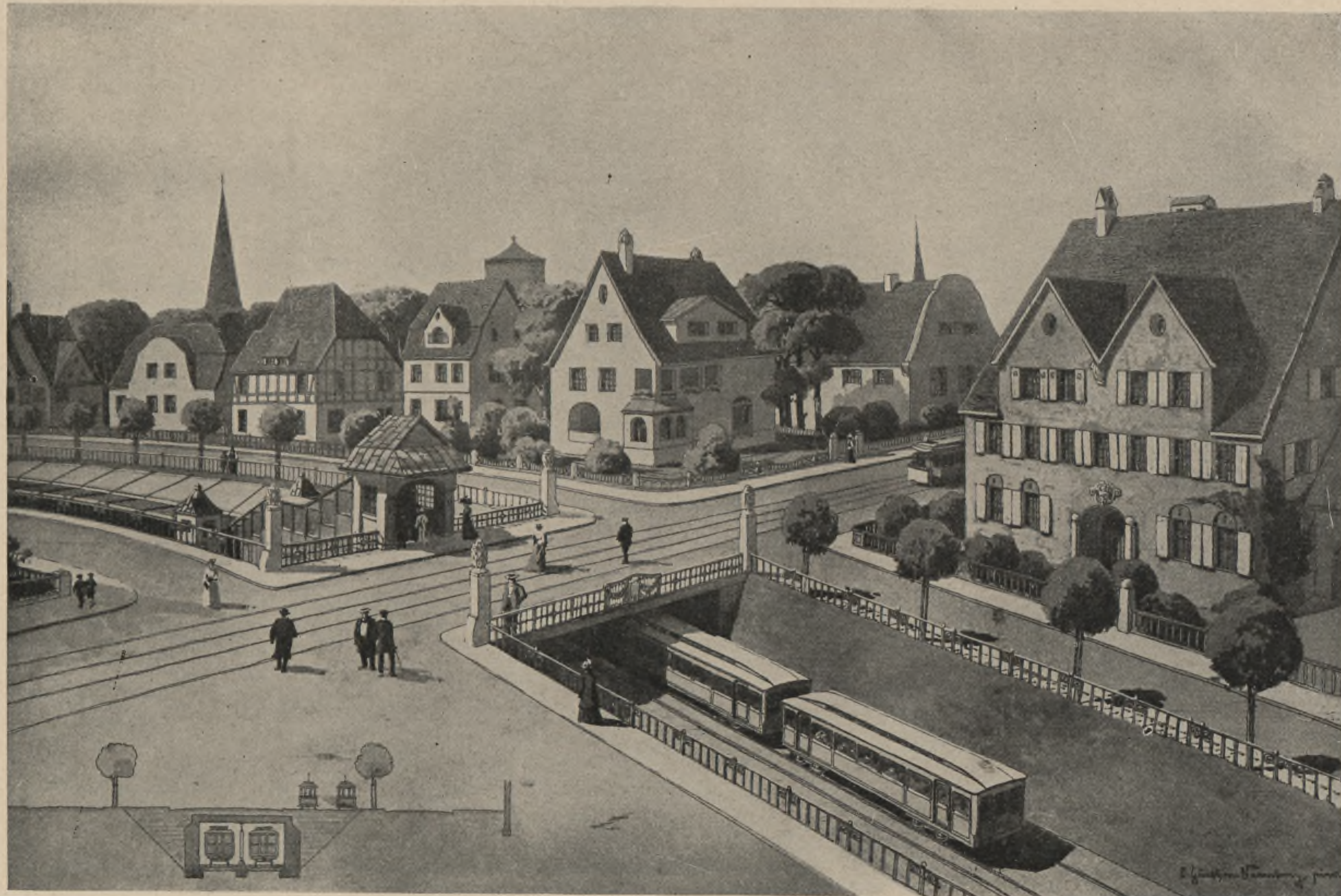
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Mitgeteilt vom Direktor der Hoch- und Untergrundbahnen, Baurat P. Wittig in Berlin.

Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Einschnitt-Schnellbahn der Kolonie Dahlem bei Berlin.

Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft in Berlin.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU.

1910

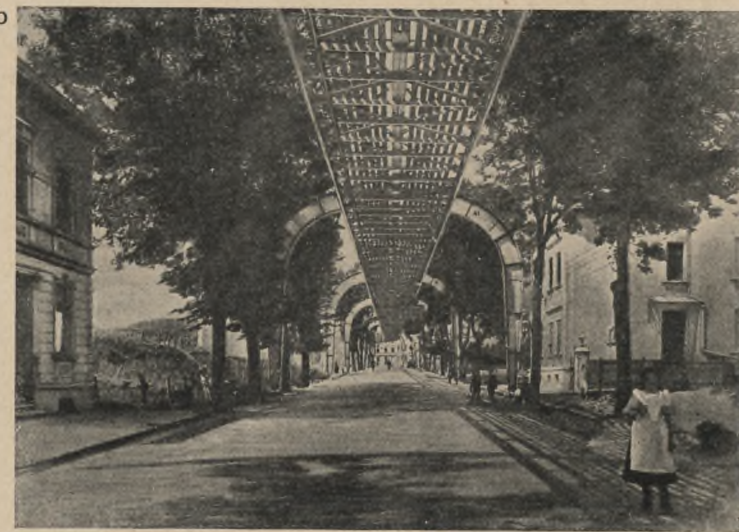
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



Hochbahnviadukt auf der Passybrücke zu Paris.

b



Straßenstrecke der Schwebebahn Barmen-Elberfeld.

c



Entwurf zu einer Schwebebahn-Haltestelle am Kottbuser Damm zu Berlin.

Architekt: Professor Möhring mit Oberingenieur Petersen, Berlin.

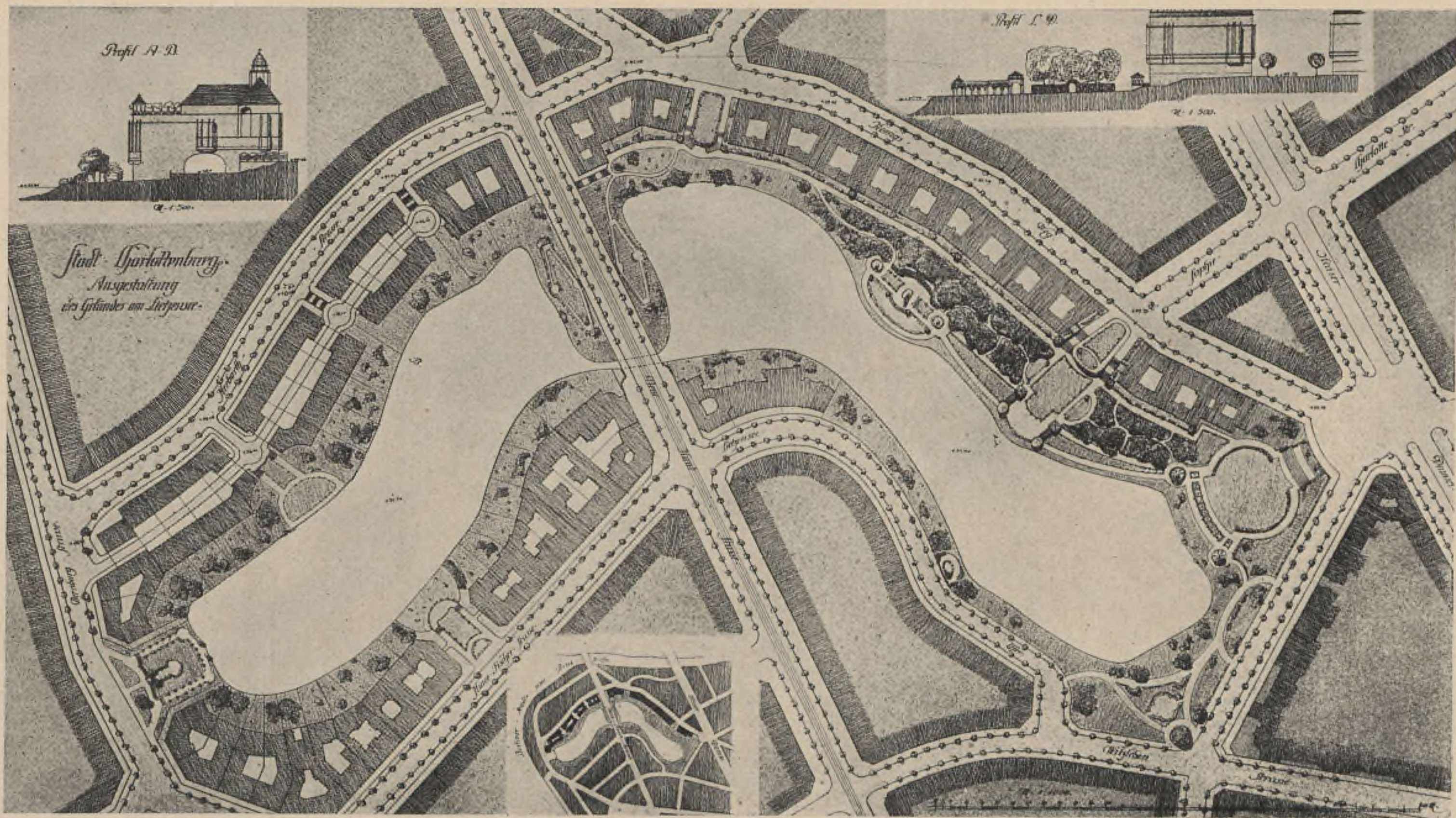
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

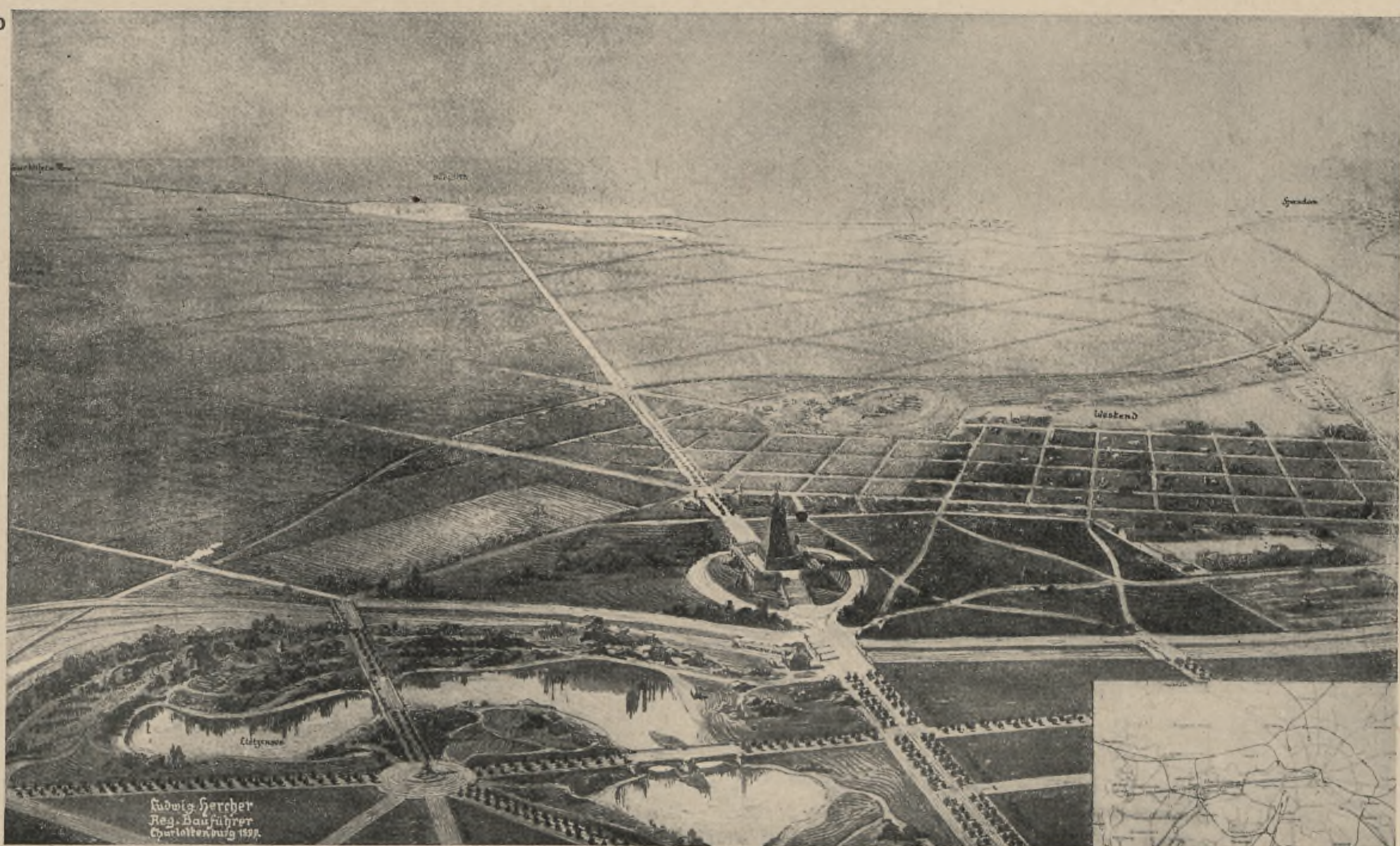
1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



a) Bebauung am Lietzensee in Charlottenburg.
Neue Boden-Aktiengesellschaft in Berlin und Stadtbaurat Seeling.

b) Erster Entwurf zur Döberitzer Heerstraße.
Von Landbauinspektor Hercher.

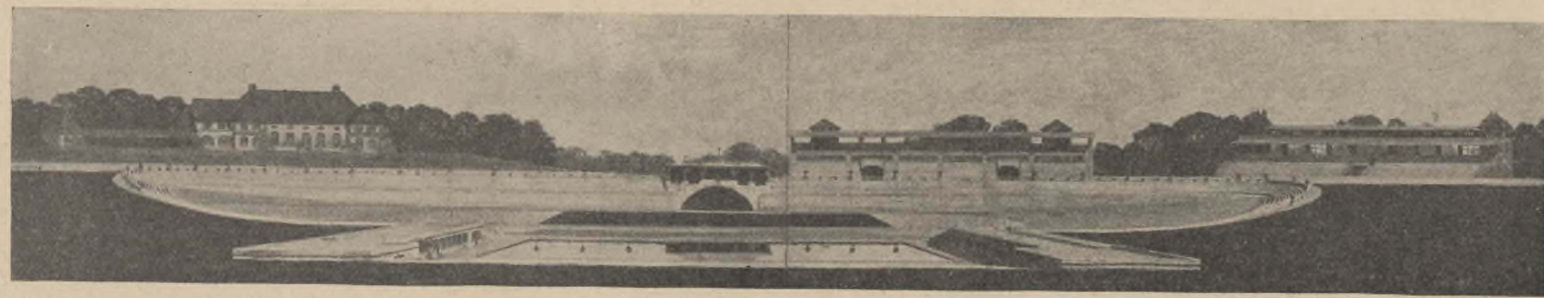
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



c



a) und b) Entwurf zu einem Stadion innerhalb der Rennbahn im Grunewald bei Berlin.
Architekt: Dr.-Ing. Otto March, Charlottenburg.

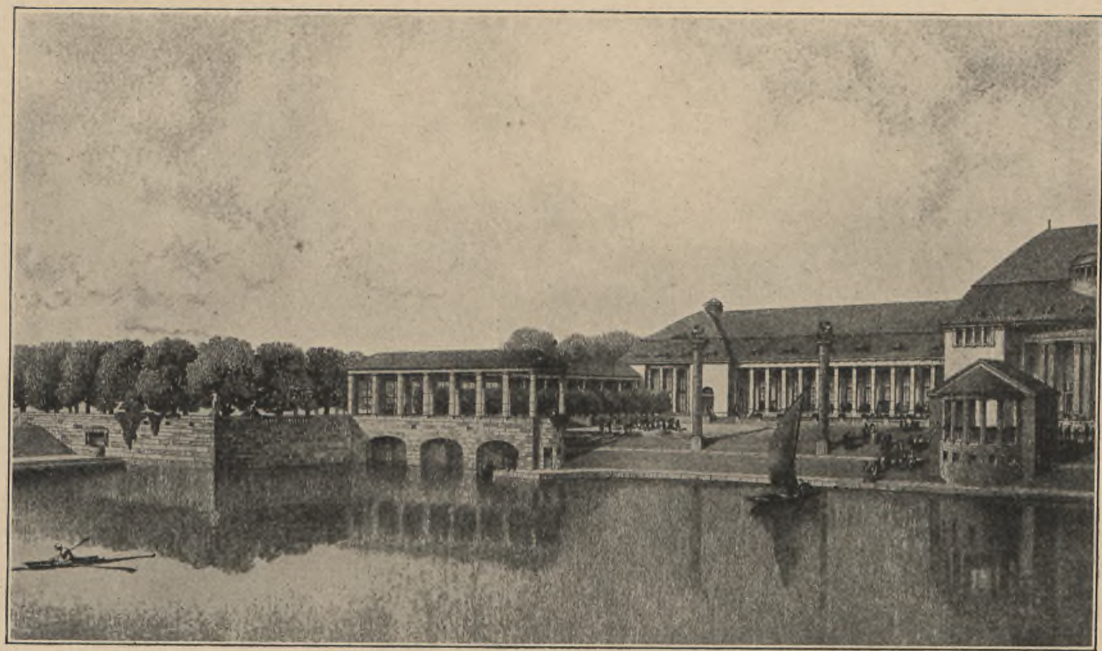
c) Ausgestaltung eines halbkreisförmigen Platzes in Zehlendorf bei Berlin.
Architekt: Professor Paul Schultze-Naumburg.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Entwurf zum Stadtpark für Hamburg-Winterhude.

Oberingenieur F. Sperber und Architekt Professor Fritz Schumacher, Hamburg.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G. Berlin.

a



b



a) Wallanlagen der Stadt Bremen.
Landschaftsgärtner J. H. A. Altmann.

b) Park in Marly bei Lübeck mit Stadtbild.
Stadtgärtner Barth.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Altstadt Nürnberg mit Einzelplänen von Kirchenplätzen.

Vom städtischen Bauamt (Oberbaurat Weber) Nürnberg.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Umgestaltung der Altstadt zu Löwen (Belgien).

Architekt: Dr.-Ing. J. Stübben, Berlin-Grunewald.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



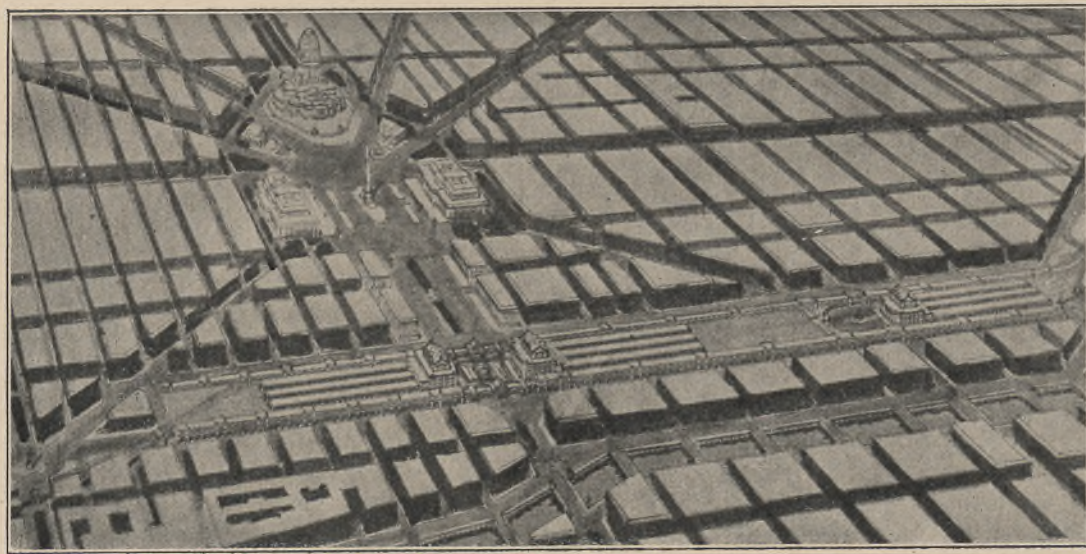
Durchbruch eines Boulevards,
Plan der städtischen Parkgesellschaft in Philadelphia, V. St. U. A.

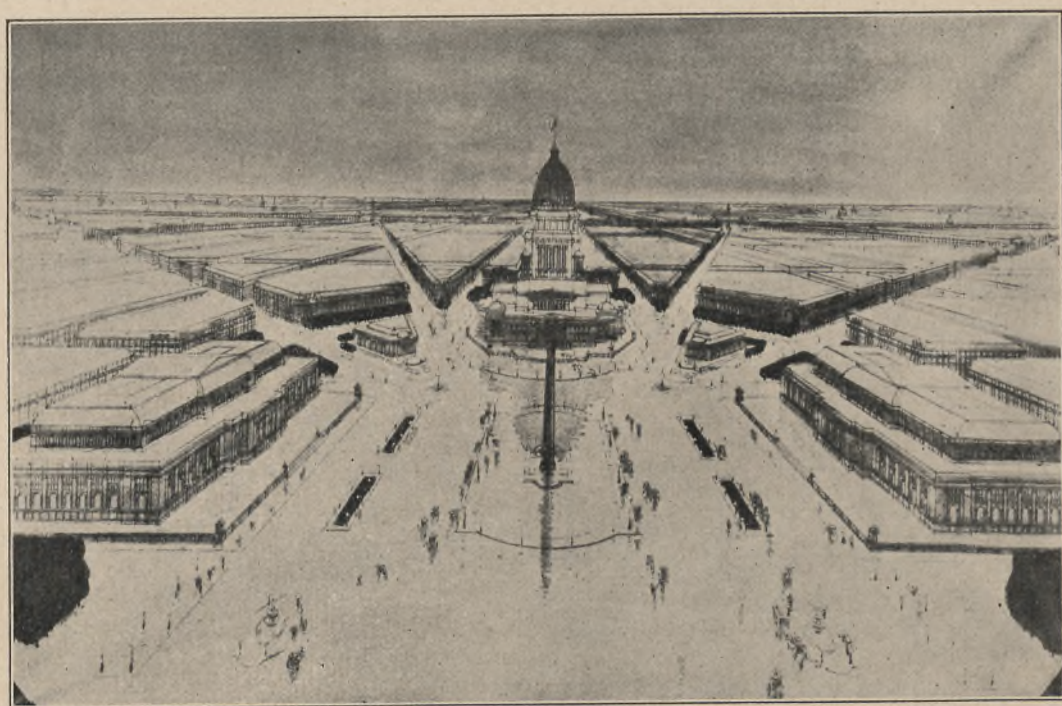
b



Monumentalplatz,
Plan der öffentlichen Baukommission in St. Louis, V. St. U. A.

Verlegt bei Ernst Wasmuth, A.-G., Berlin.





Straßendurchbrüche, die Bahnhofsstraße und der Rathausplatz, Pläne des Stadtklubs in Chicago.

Architekten: Burnham und Bennett.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Der im Michigansee angelegte sogenannte Wasserpark in Chicago.

Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Erweiterungsplan für Knebworth, England.

Architekten: Pepler und Allen.

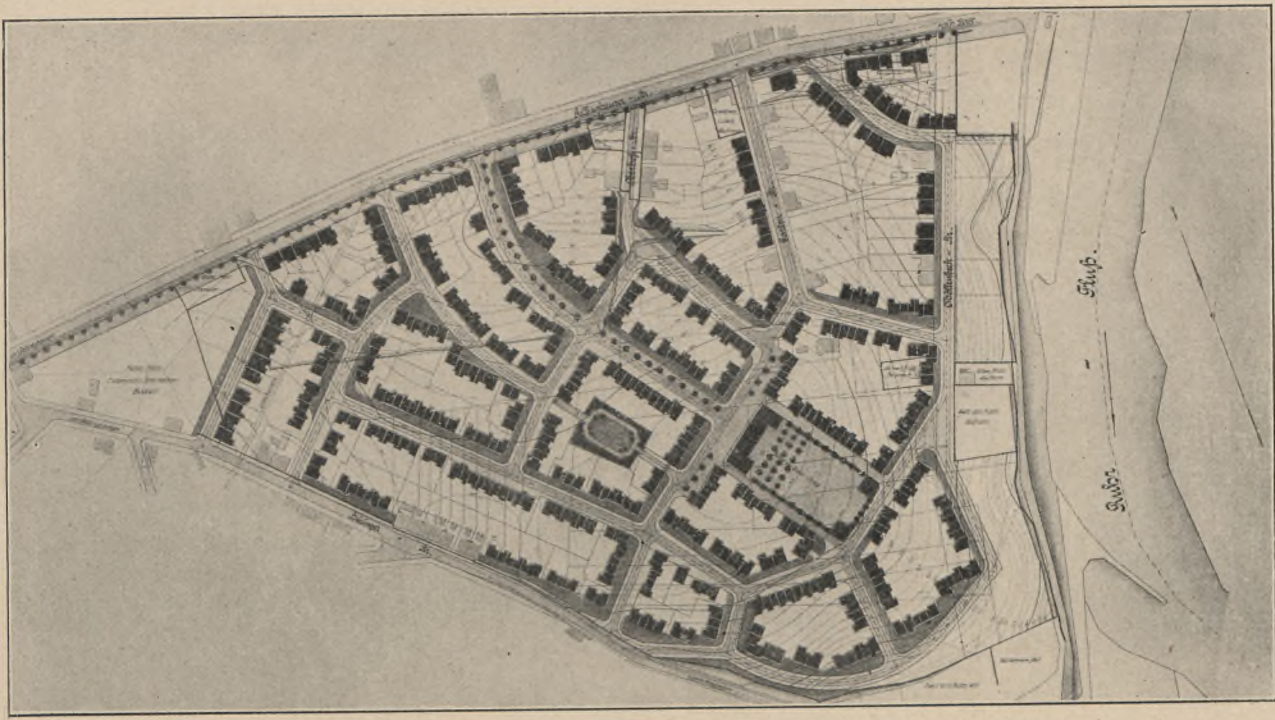
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b

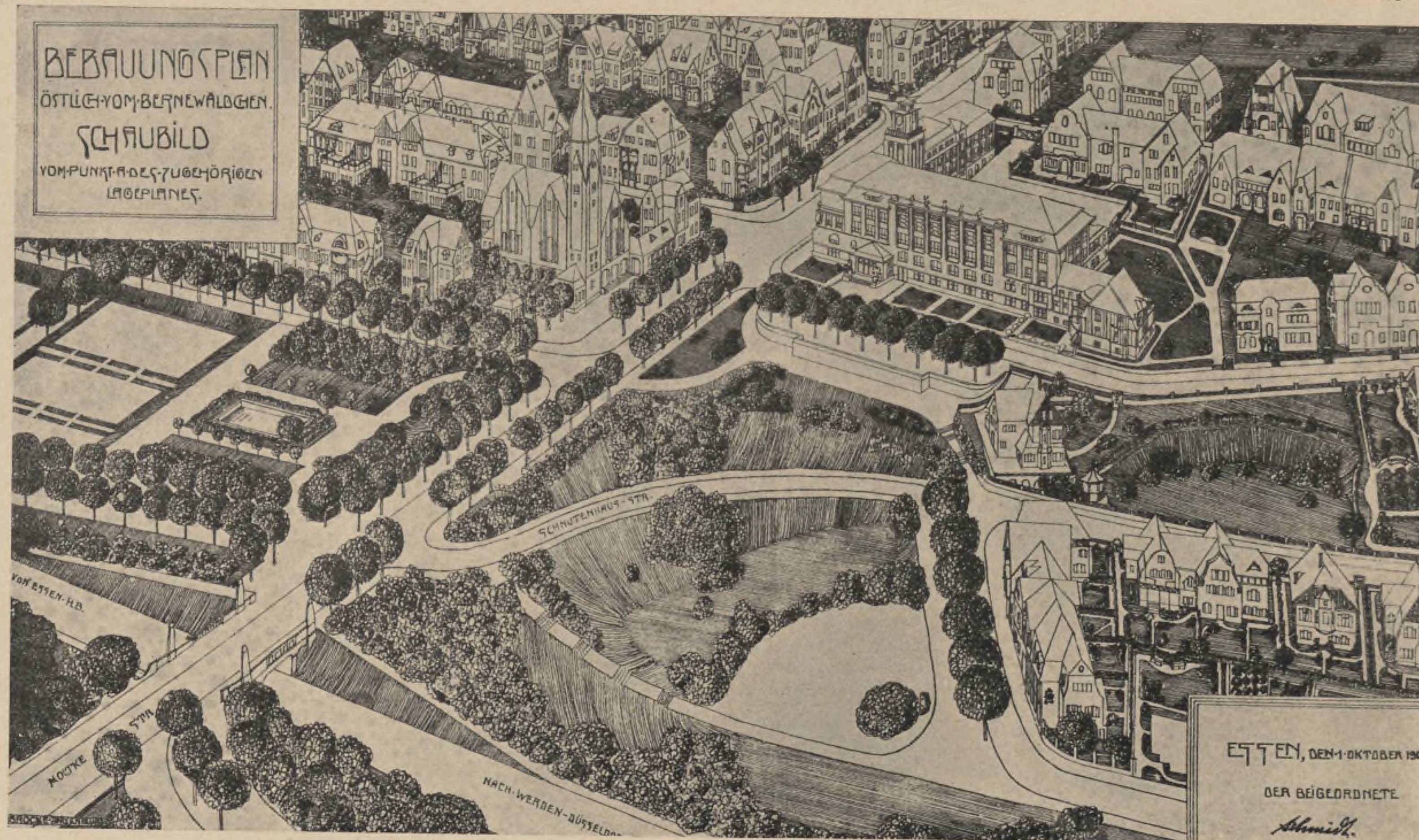


Bebauungspläne der Stadt Essen (Beigeordneter Schmidt) für:

a) die Arbeiterkolonie der Zeche Gottfried Wilhelm,

b) den Talhang in Holsterhausen mit Zugangsbrücke zur Margarethe Krupp-Stiftung (siehe am unteren Rande).

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

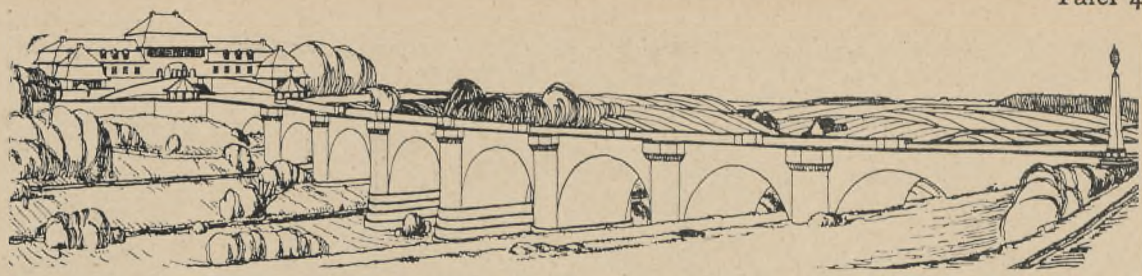


Bebauungsplan der Stadt Essen (Beigeordneter Schmidt) für das Wohnviertel am Bernewäldchen.

Jahrgang VII

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Bebauungsplan der Margarethe-Krupp-Stiftung, Essen a. Ruhr.

Architekt: Gg. Metzendorf.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



Wettbewerbspläne für die Wohnungsgenossenschaft Danzig-Neuschottland.

a) des Architekten Würkert, I. Preis.

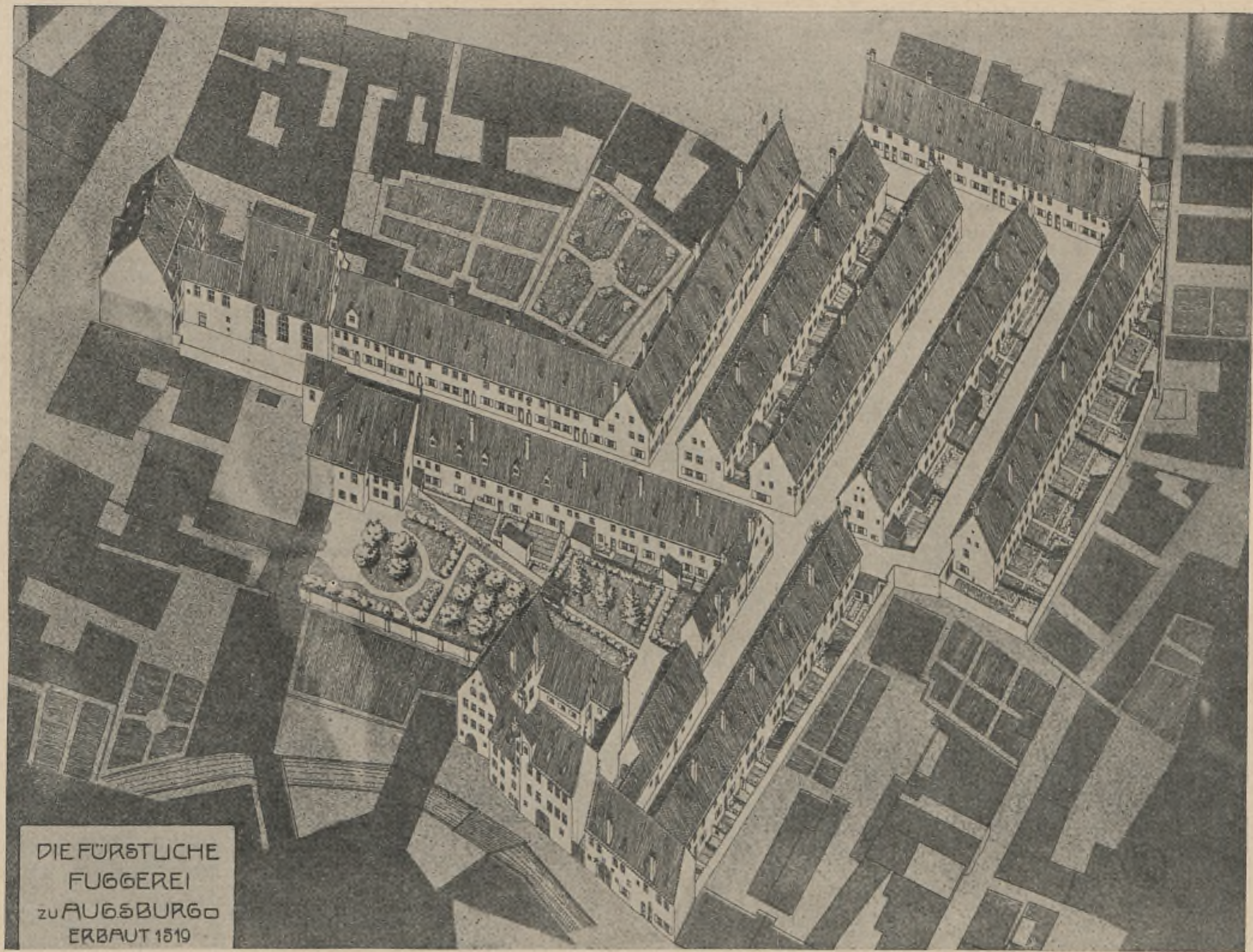
b) des Architekten P. A. Hansen in München, II. Preis.

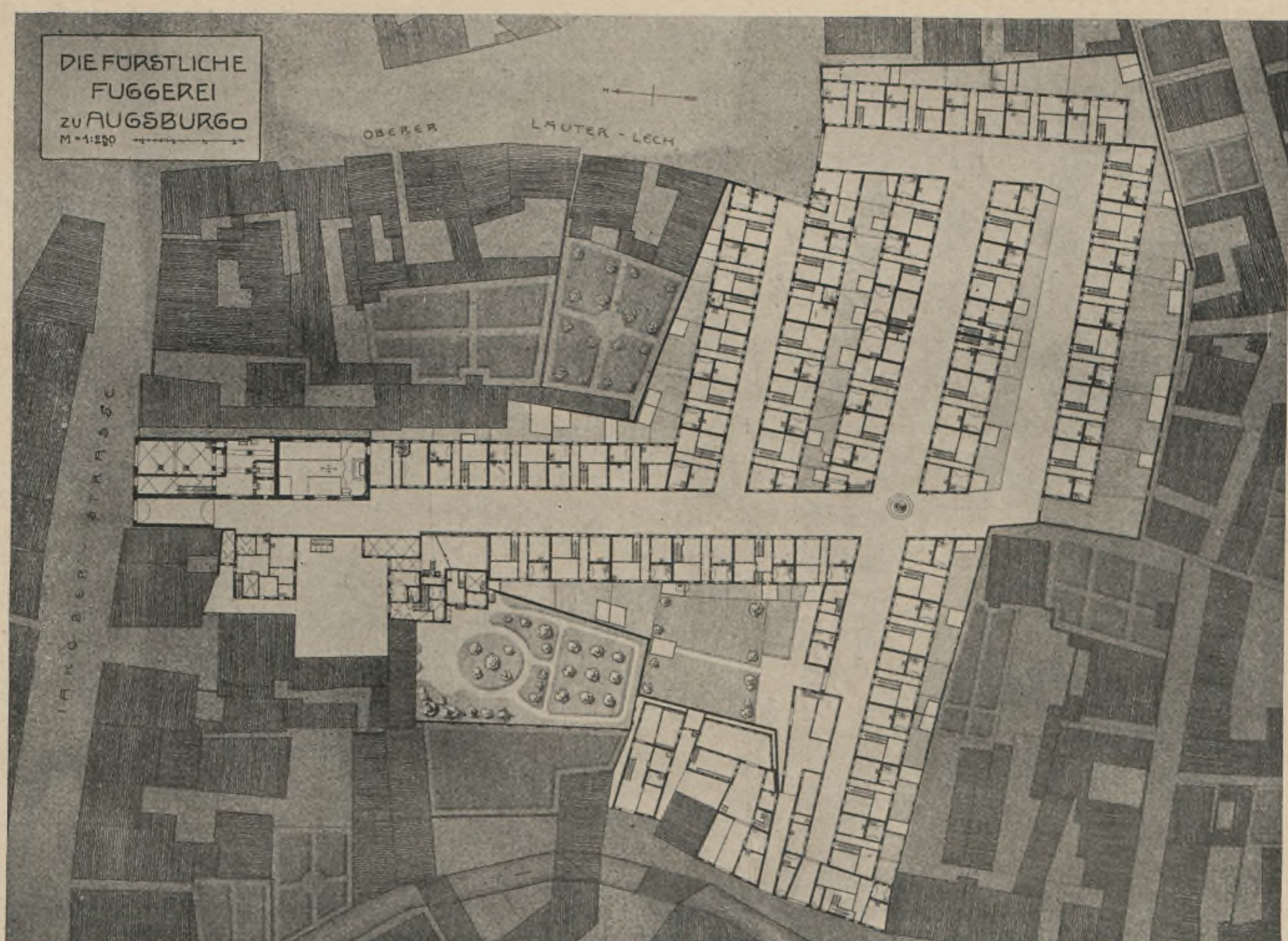
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

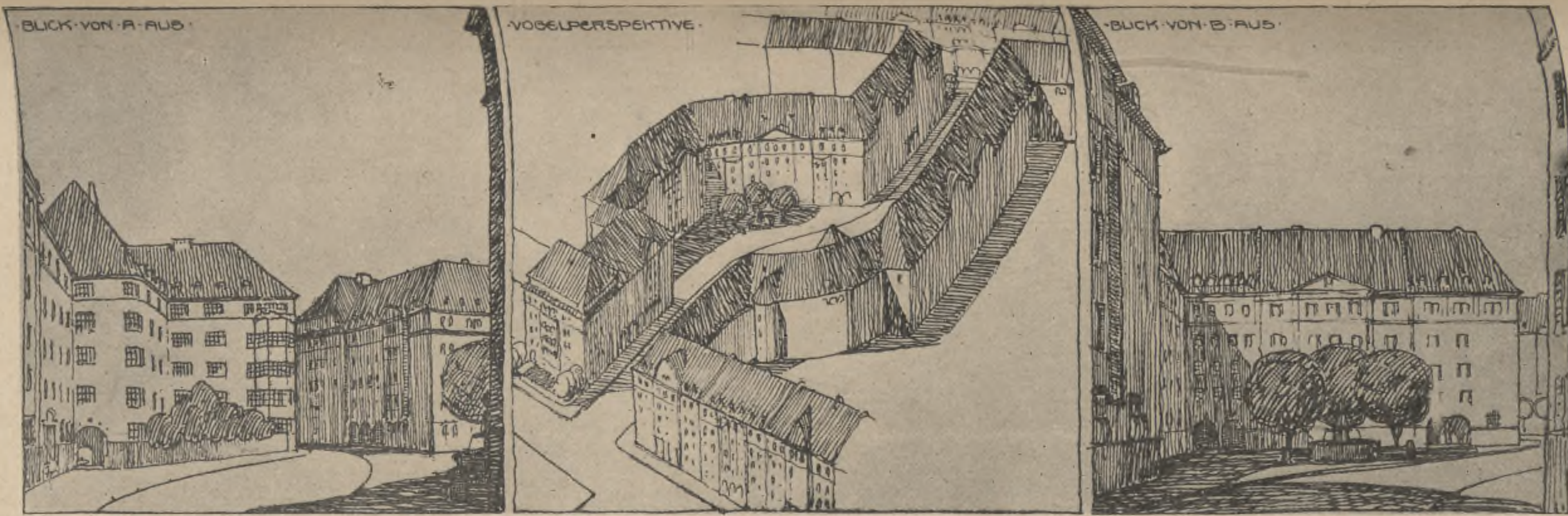




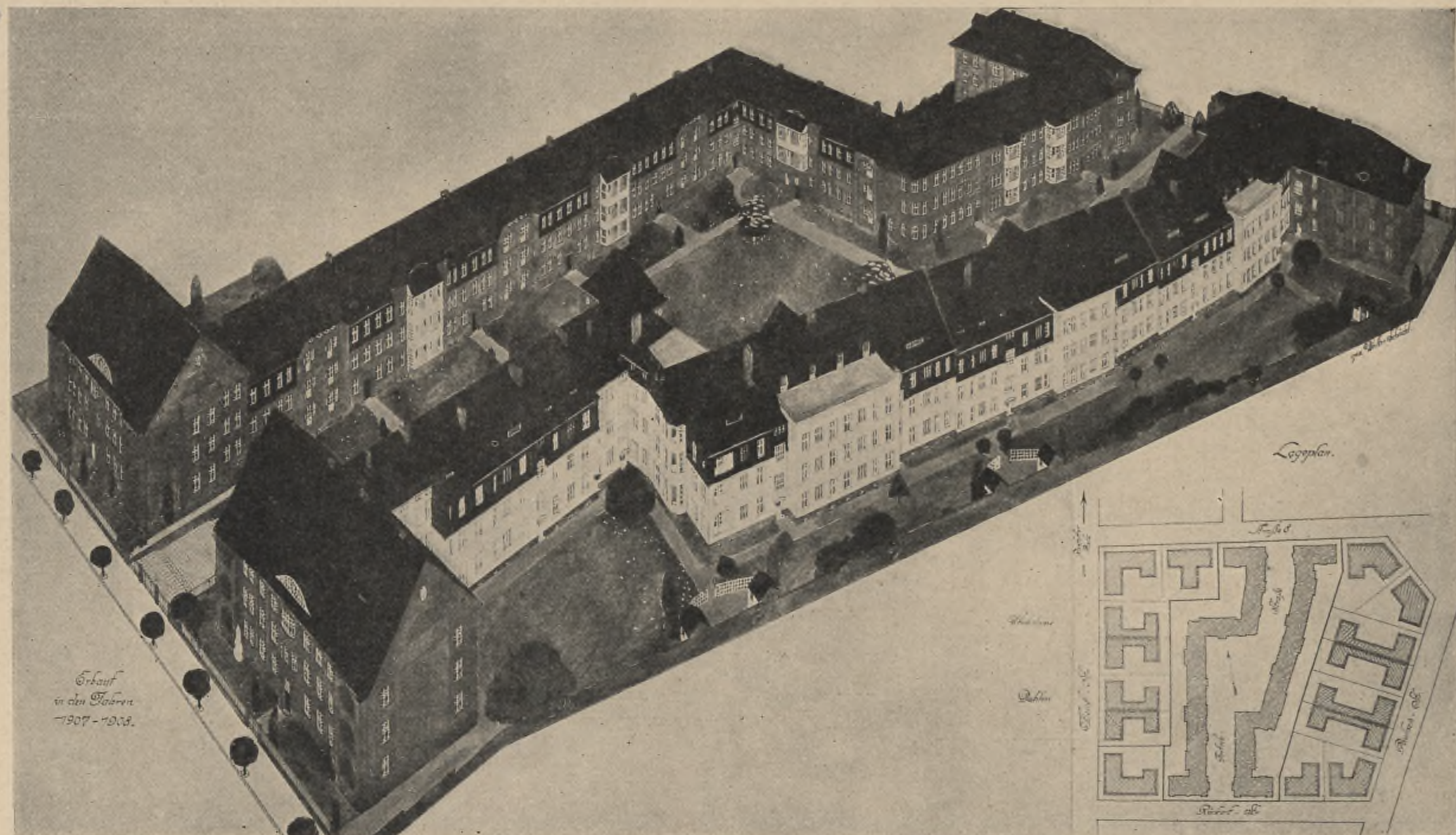
Die fürstliche Fuggerei in Augsburg mit Kleinwohnungen im Inneren des Baublocks.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



a) Entwurf zu einer Wohnstraße in Breslau.
Architekt: Stadtbaurat Berg.

b) Häusergruppe des Beamten-Wohnungsvereins in Steglitz bei Berlin.
Architekt: Mebes, Berlin.

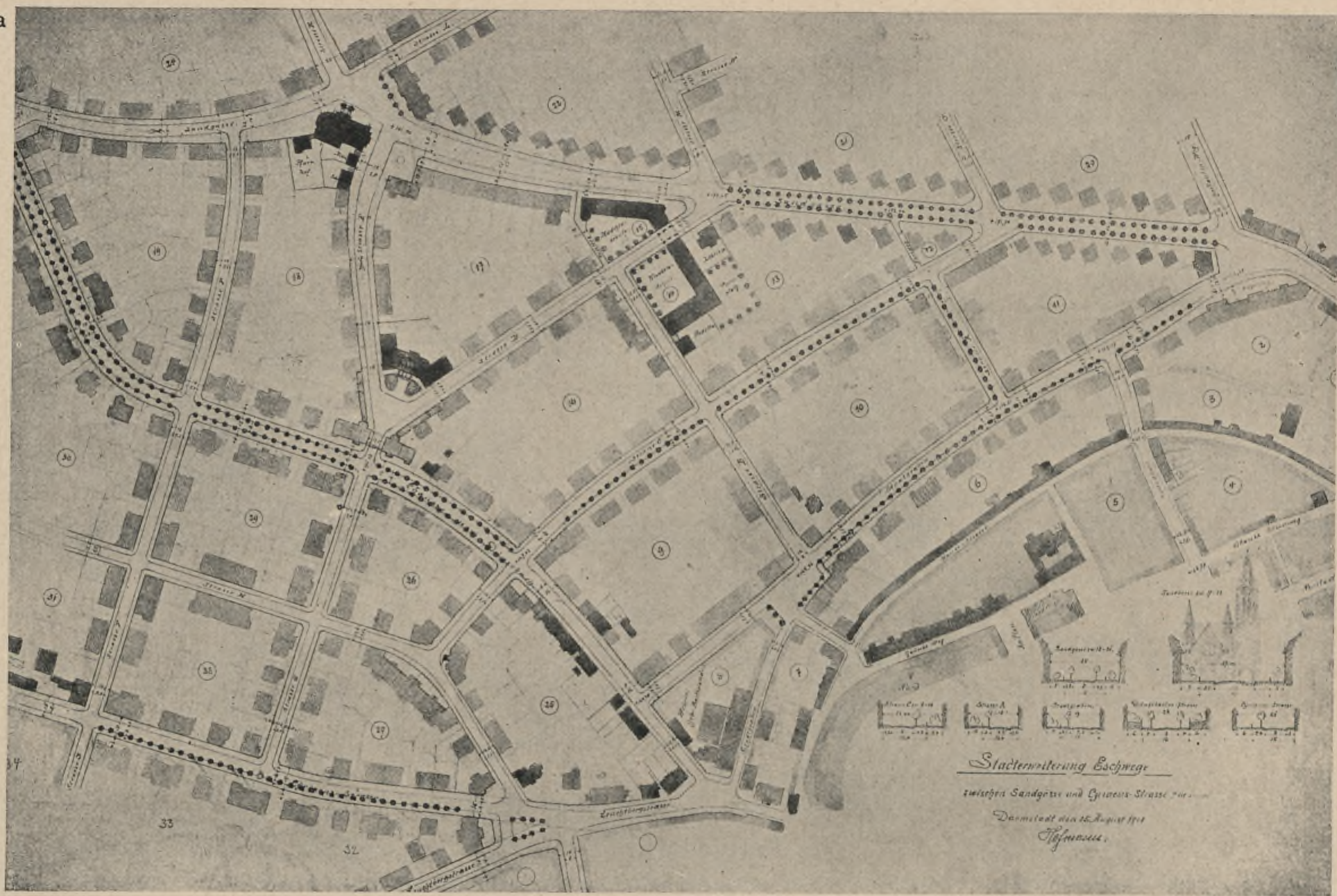
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



a) Bebauungsplan für die Stadterweiterung von Eschwege.
Architekt: Professor Dr.-Ing. K. Hofmann, Darmstadt.

b) Entwurf zur Stadterweiterung von Mainz.
Architekt: Professor F. Pützer, Darmstadt.

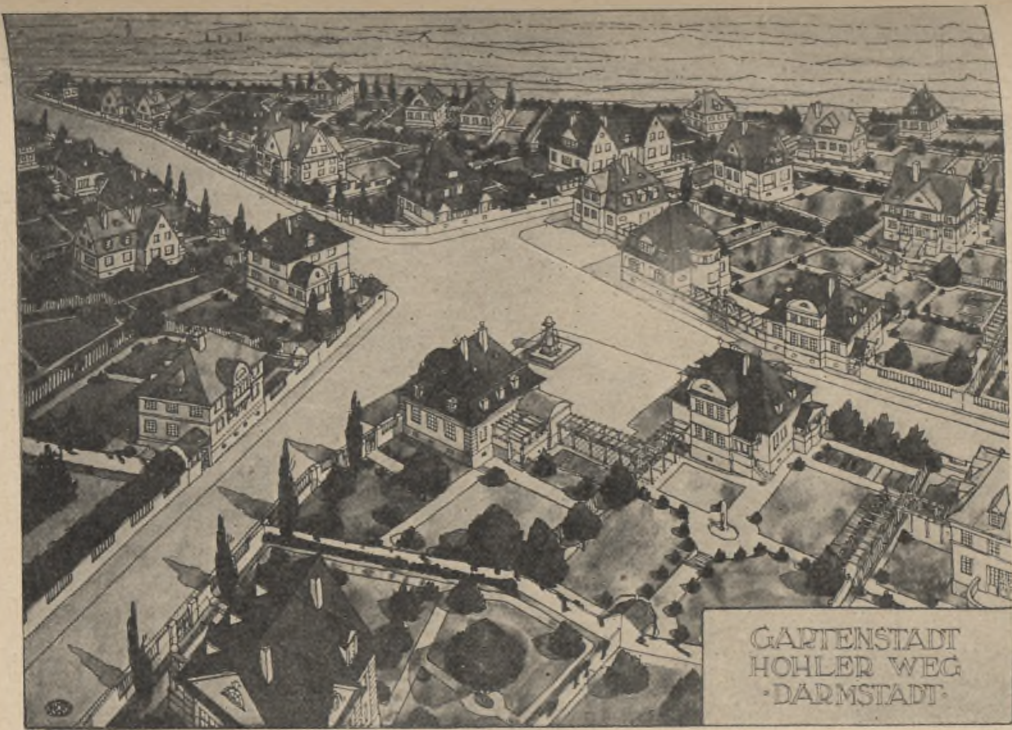
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

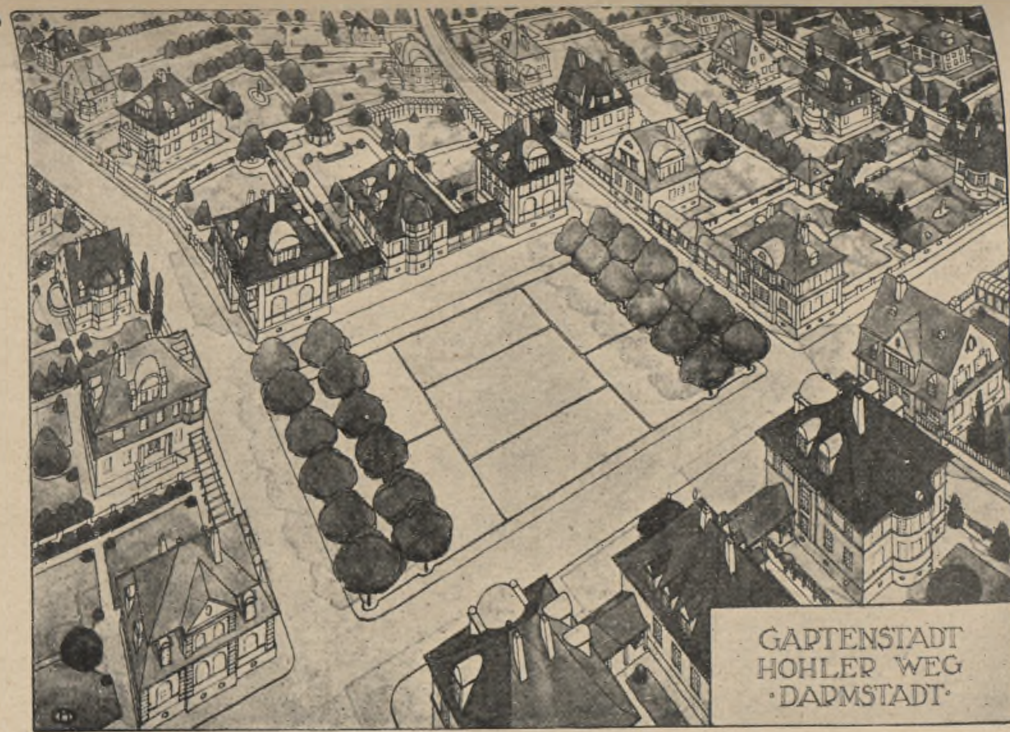
1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



c



d



Pläne des Stadtbauamts Darmstadt (Stadtbaurat Buxbaum) für
a u. b) die Gartenstadt am Hohlen Weg,
c) das Mathildenhöhviertel.
d) das Herdwegviertel.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

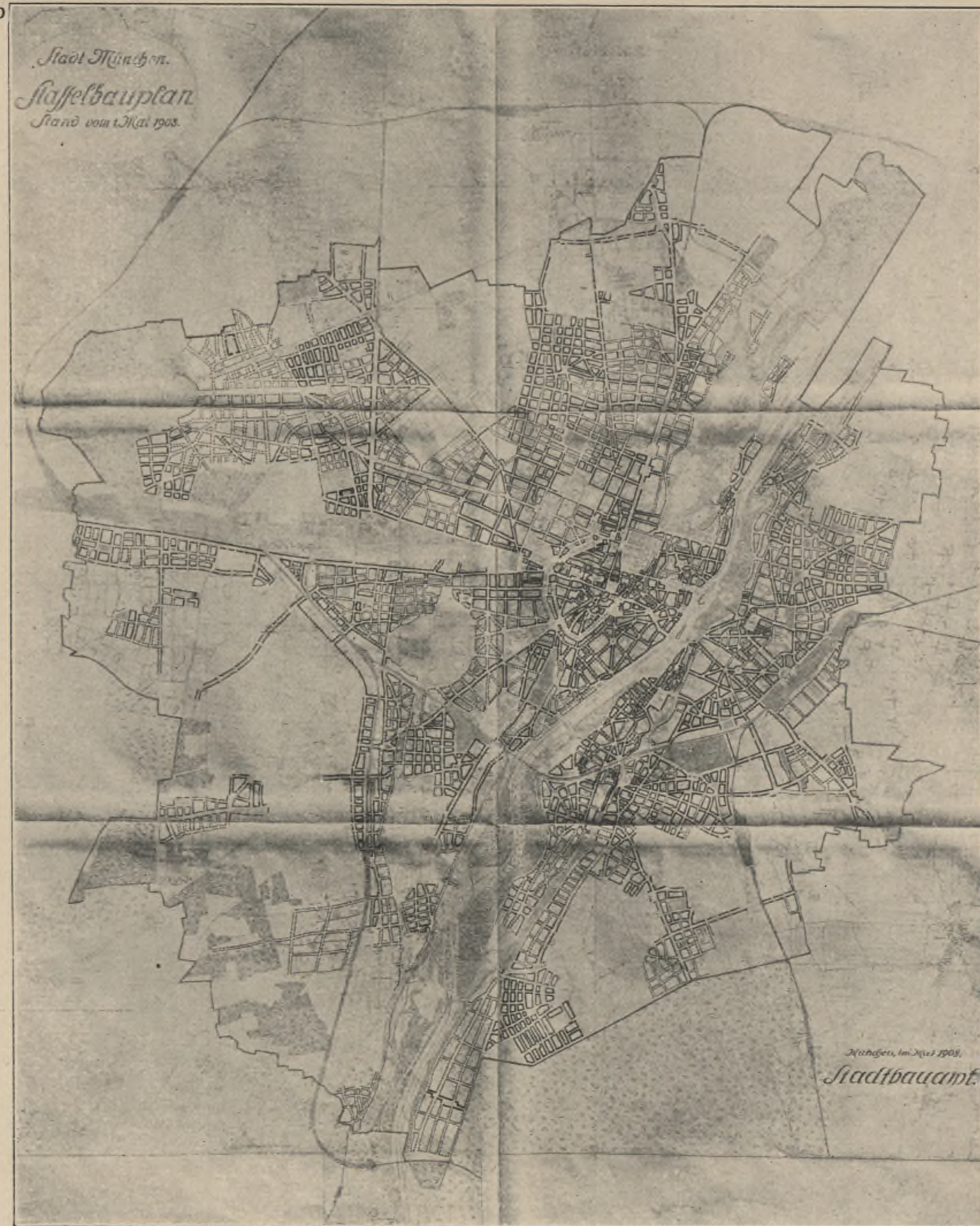
1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



a) Baulinienplan der Stadt München.

b) Staffelbauplan der Stadt München.

Städtischer Baurat W. Bertsch, München.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



a) Bebauungsplan für München SW sowie Groß-Hadern.
Architekt Otto Lasne, München.

b) Desgl. nebst Plan der ursprünglichen Anlage des Dorfes Zirl.
Architekt Otto Lasne und Aug. Blößner, München.

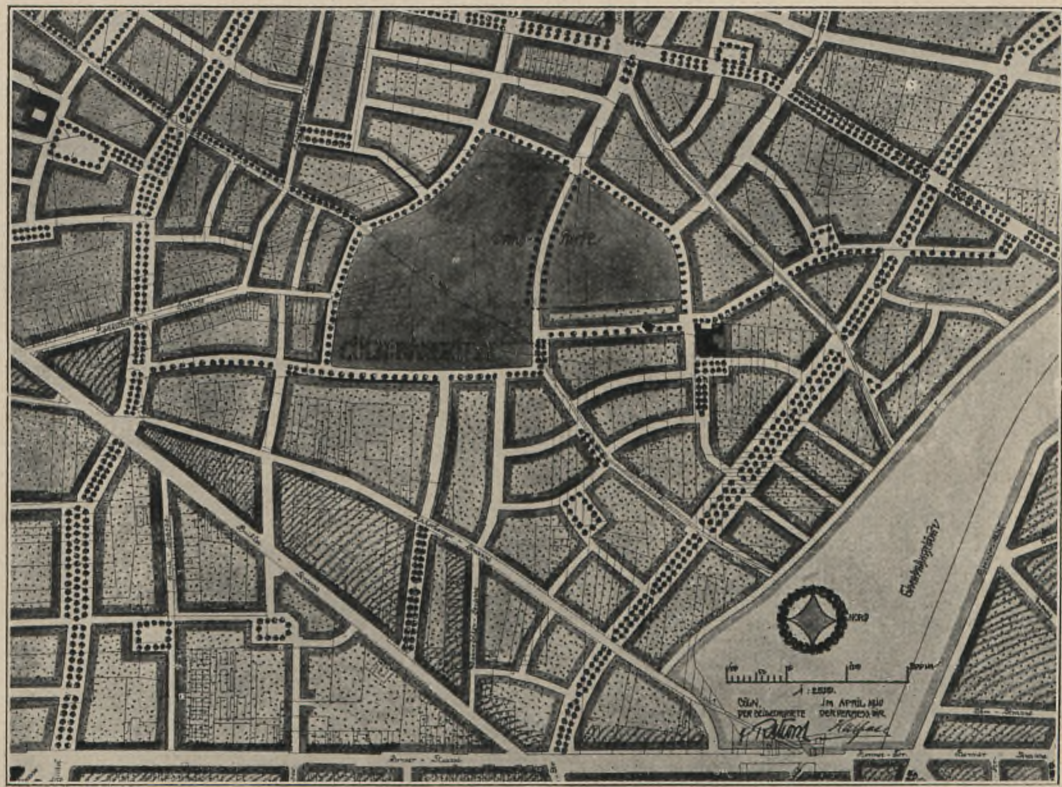
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

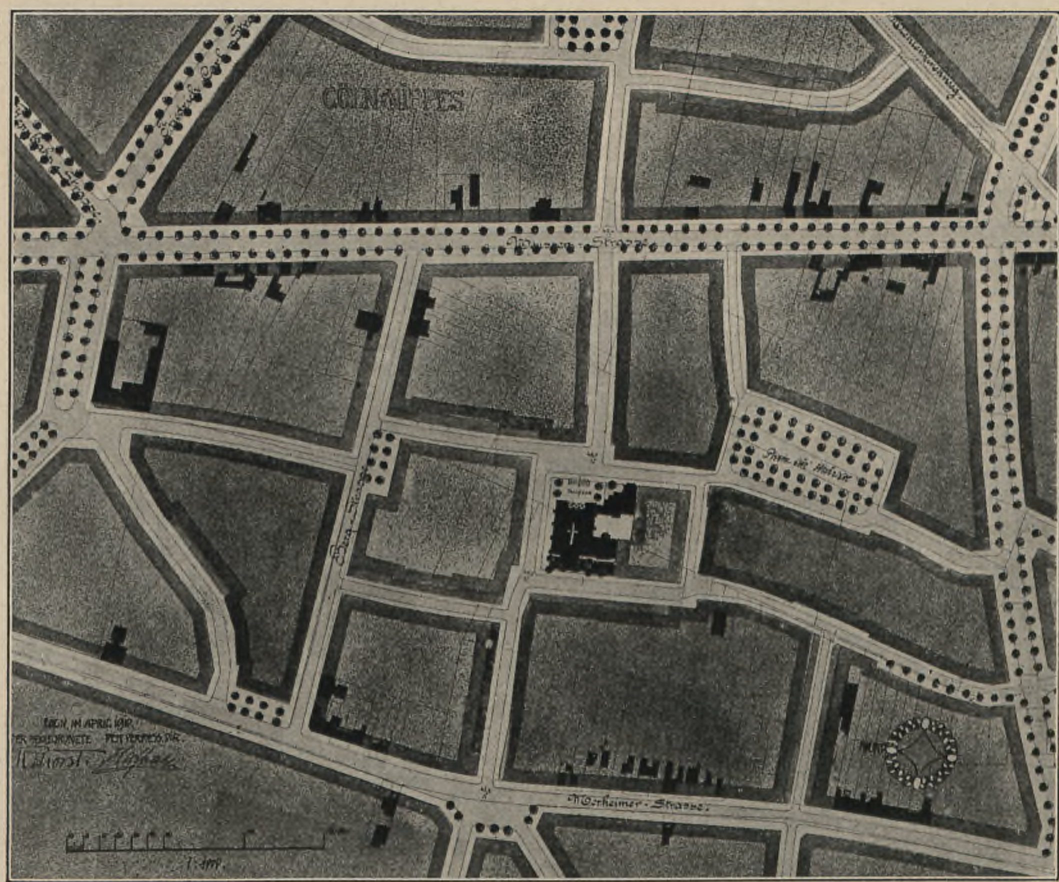
1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



a) Bebauungsplan für Köln-Raderthal,
b) Bebauungsplan für einen Teil von Köln-Nippes.
Architekt: Rehorst, Köln a./Rh.

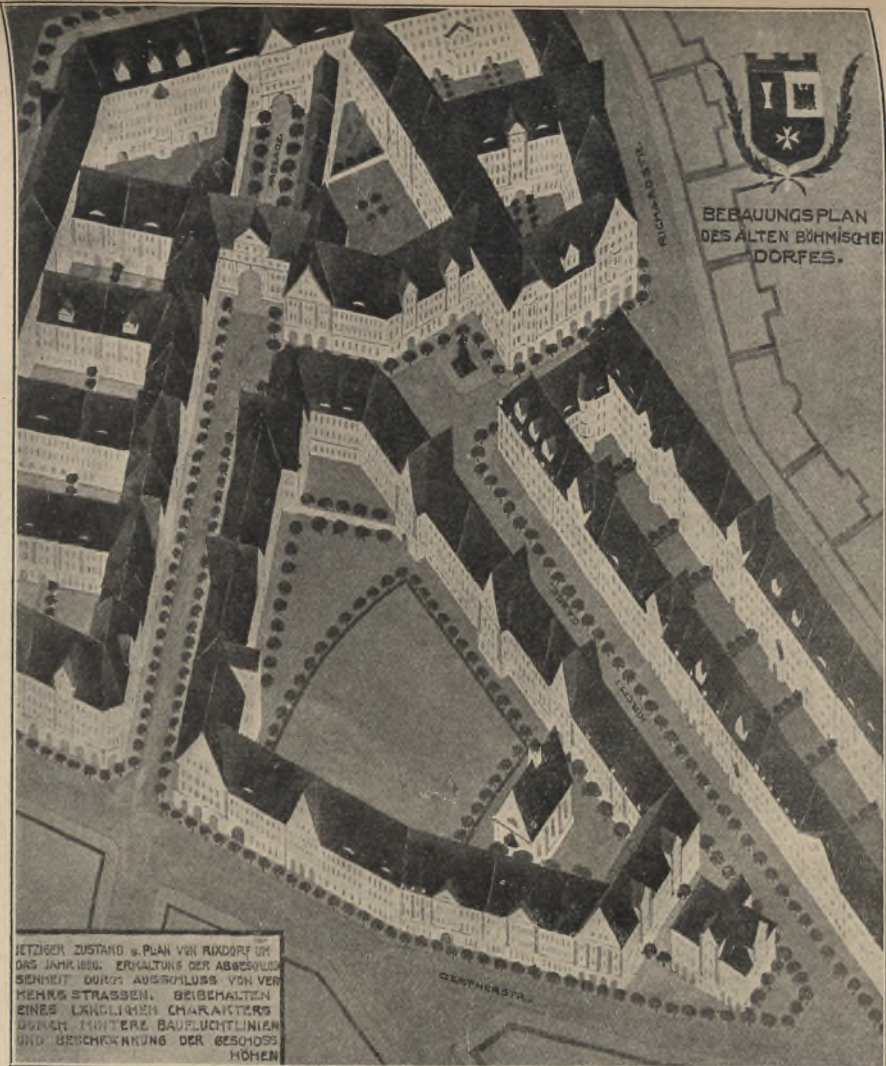
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

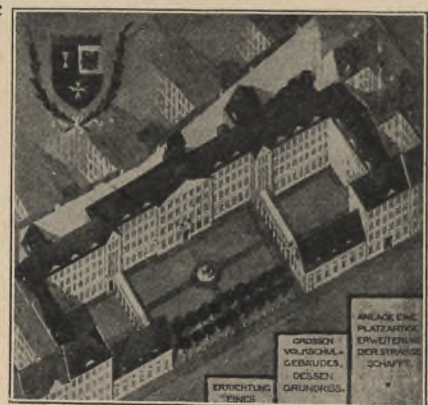
a



b



c



d



Pläne der Stadt Rixdorf bei Berlin.

a) Bebauungsplan für das alte böhmische Dorf.
b u. c) Ausnutzung einer für das Straßenbild bedeutungsvollen Baustelle zum Bau des städt. Elektrizitätswerkes.
d) Durchgangshalle zur Verbindung der Bergstraße mit der Richardstraße.
Architekt: Stadtbaurat R. Kiehl.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Entwürfe zur Bebauung des früheren Bahnhofsgeländes in Stuttgart.

Von Professor Th. Fischer, München.

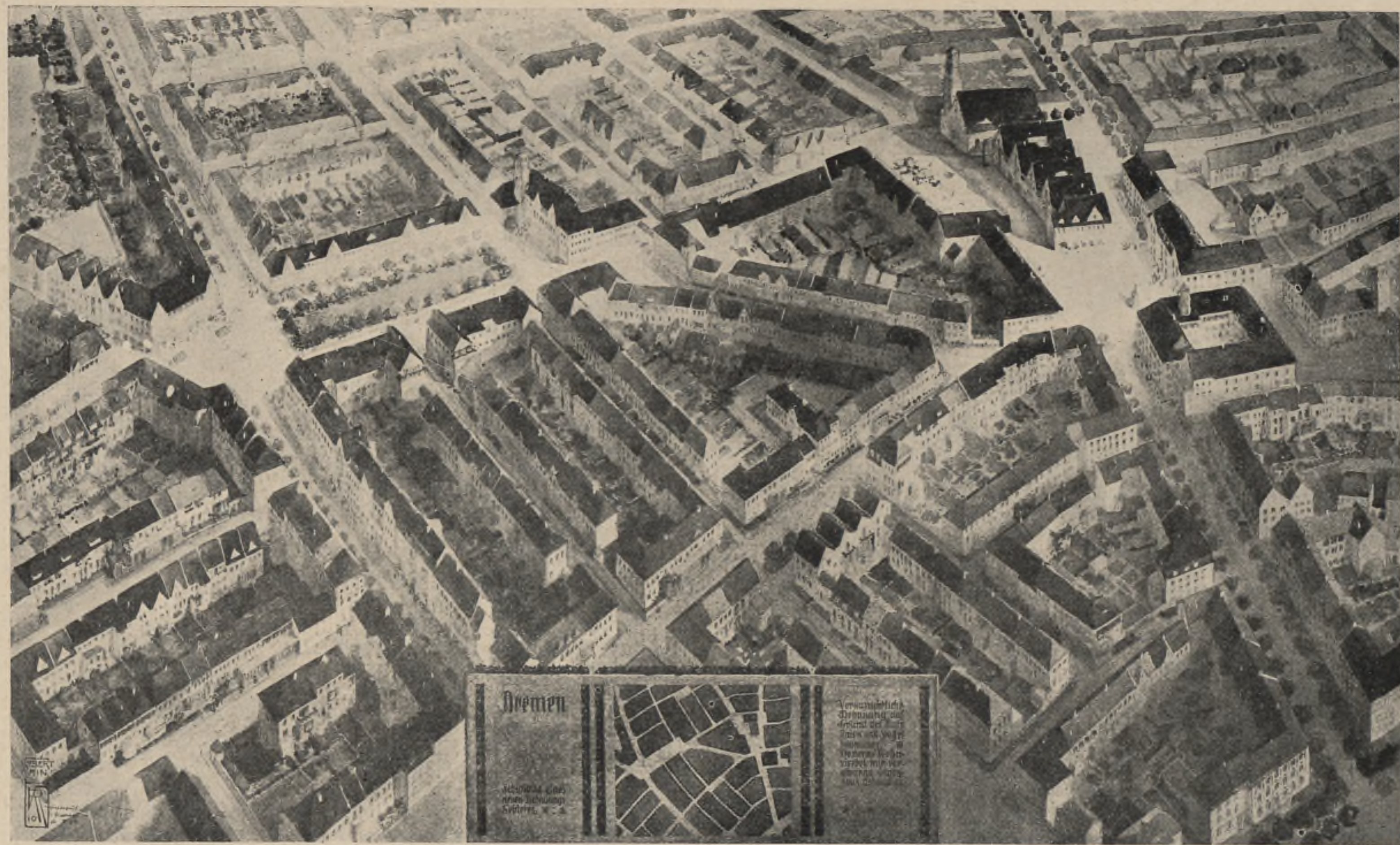


Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Entwurf für ein neues Bebauungsgebiet in Bremen.
Die Deputation für die Stadterweiterung (Baurat Bahnsen und Regierungsbaumeister Muesmann).

Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Regulierungsplan für Hetzendorf bei Wien.

Architekt: Städtischer Oberbaurat Goldemund.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



a) Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan eines Teiles von Stockholm. I. Preis.
Architekt: Cyrillus Johannson, Ingenieur Bärnibard Sandström und Ingenieur Ferdinand Eggert.

b) Entwurf zum Bebauungsplan eines Teiles von Gothenburg in Schweden.
Stadtingenieur A. Lilienberg und Architekt Tengbom—Torulf.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Entwurf zum Bebauungsplan eines Teiles von Gothenburg in Schweden.

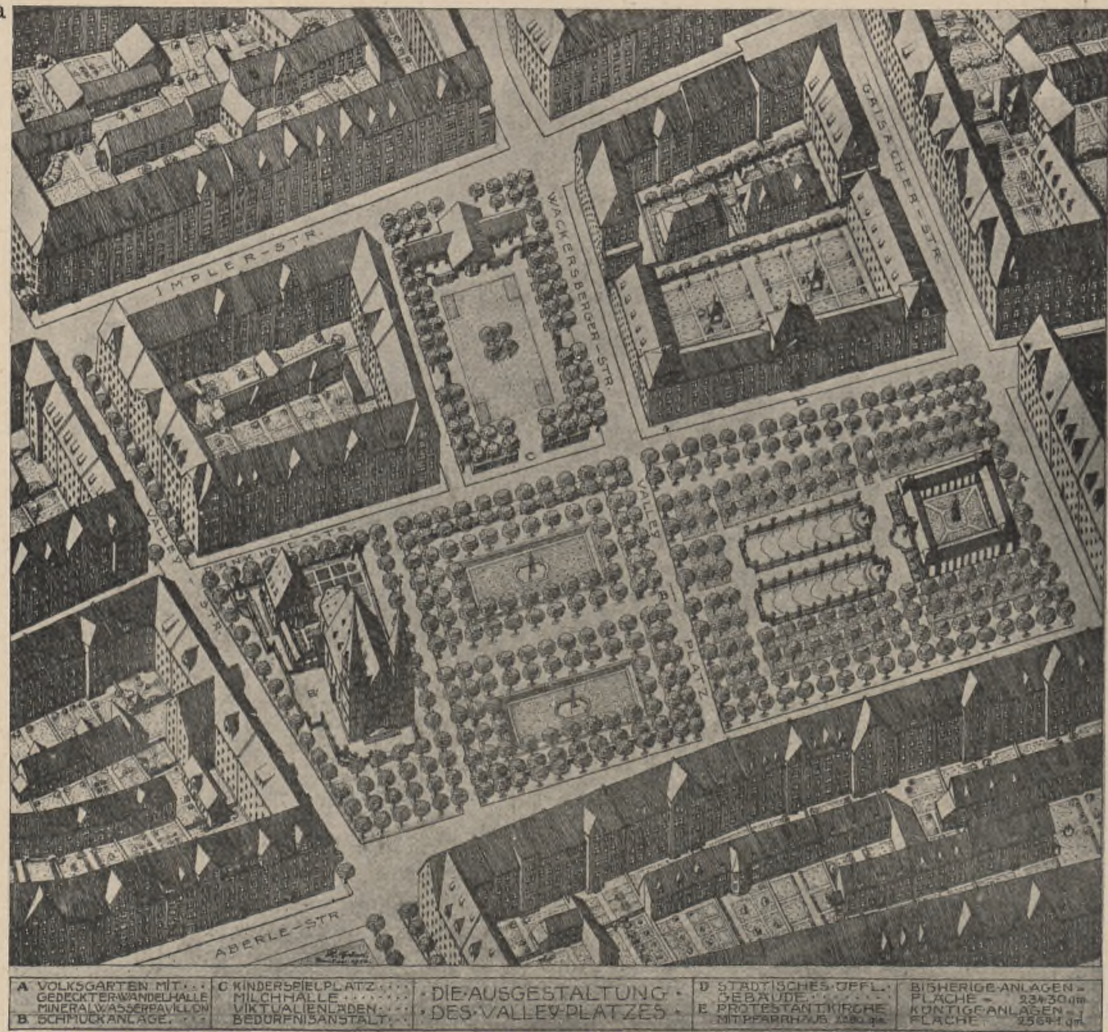
Stadtingenieur: A. Lilienberg.

Jahrgang VII

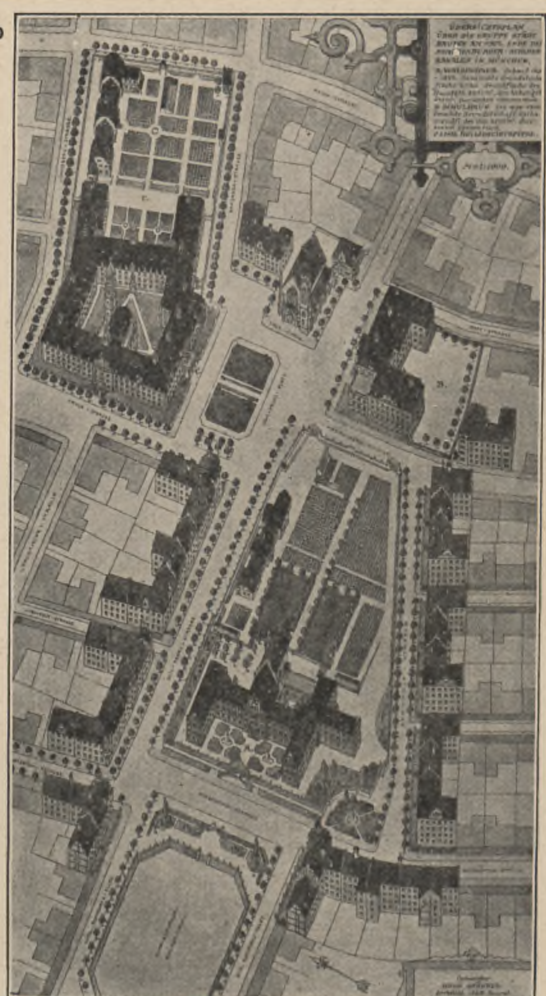
1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



c



a) Valleyplatz, b) Dom-Pedro-Platz in München.
Architekt Hans Gräßel.

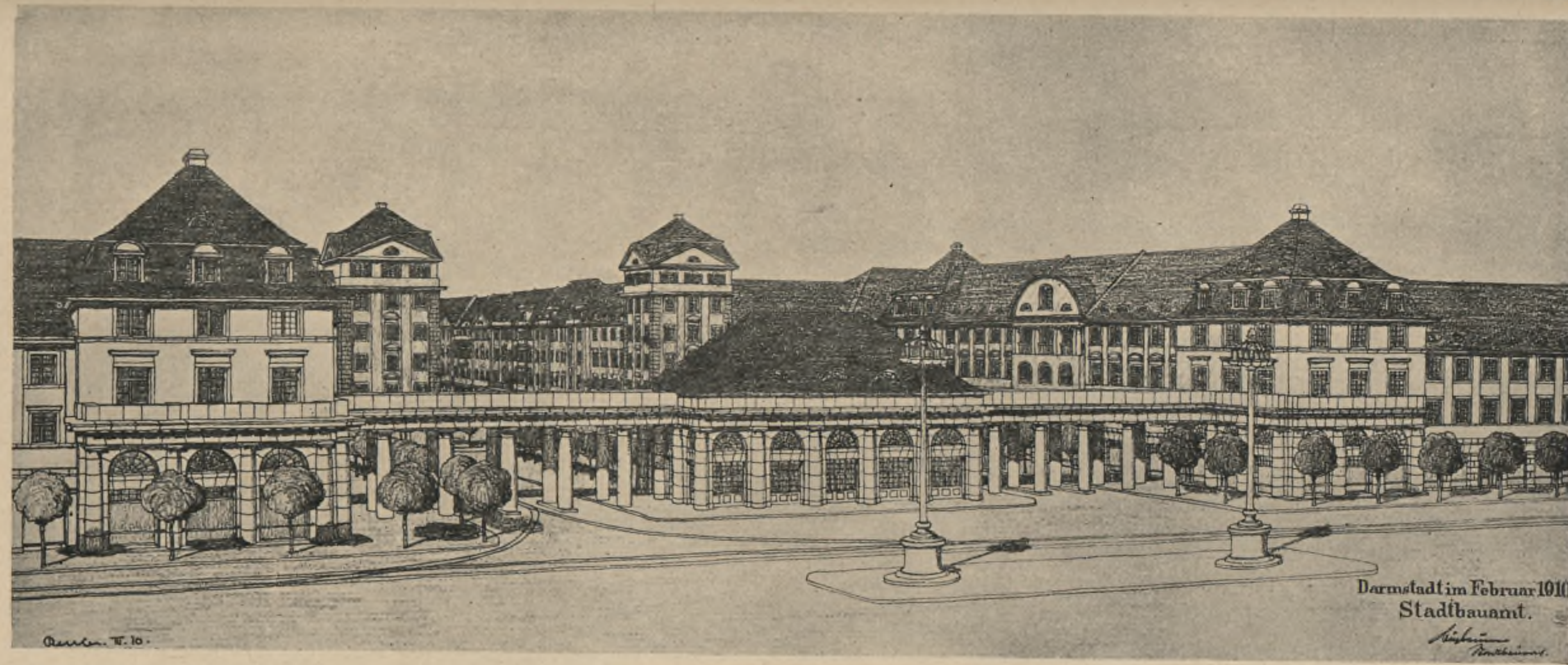
c) Nordpark in München.
Architekt W. Bertsch.

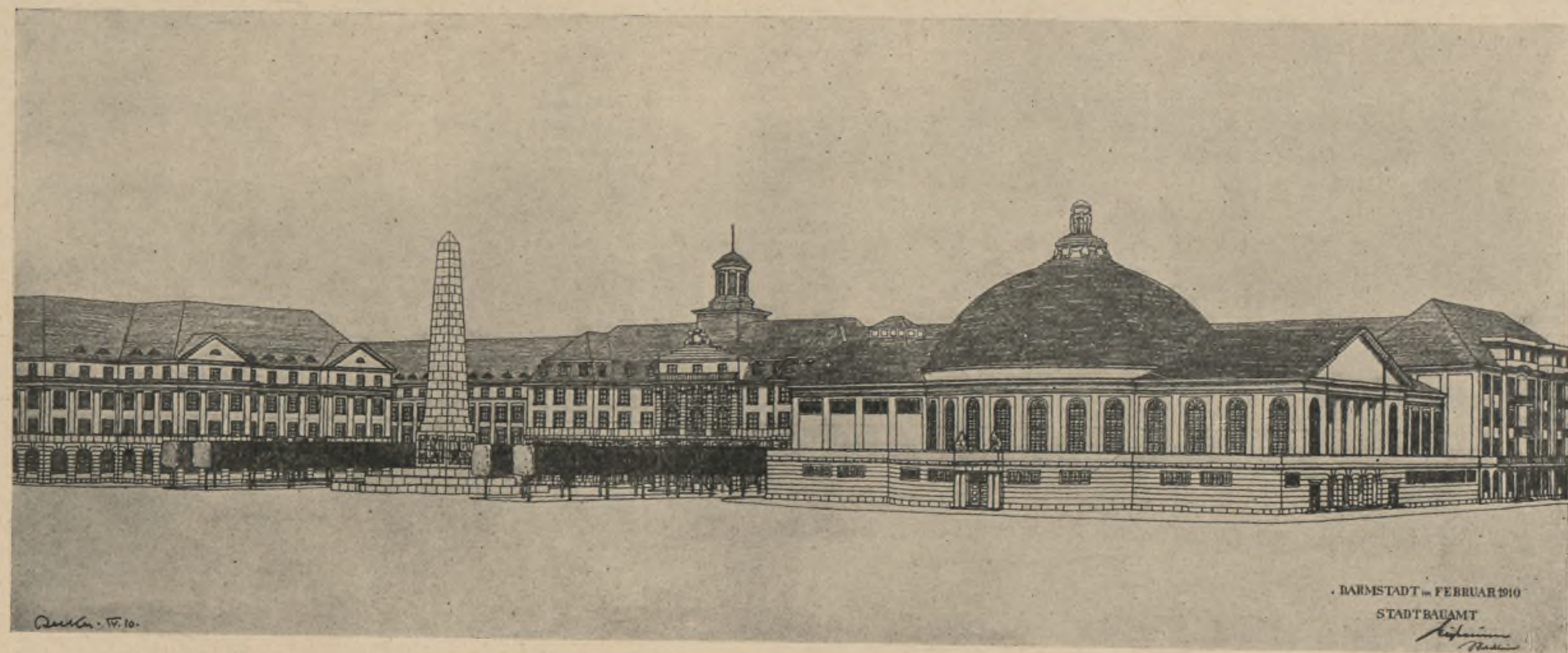
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Entwurf des Stadtbauamts Darmstadt (Stadtbaurat Buxbaum) zum neuen Bahnhofsvorplatze.

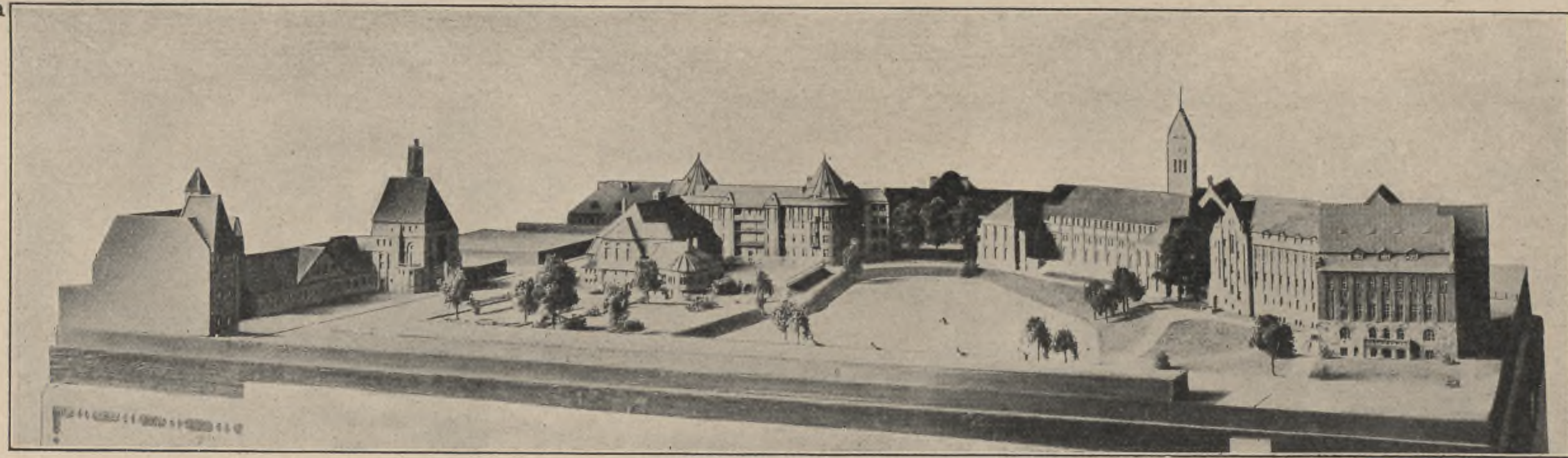
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

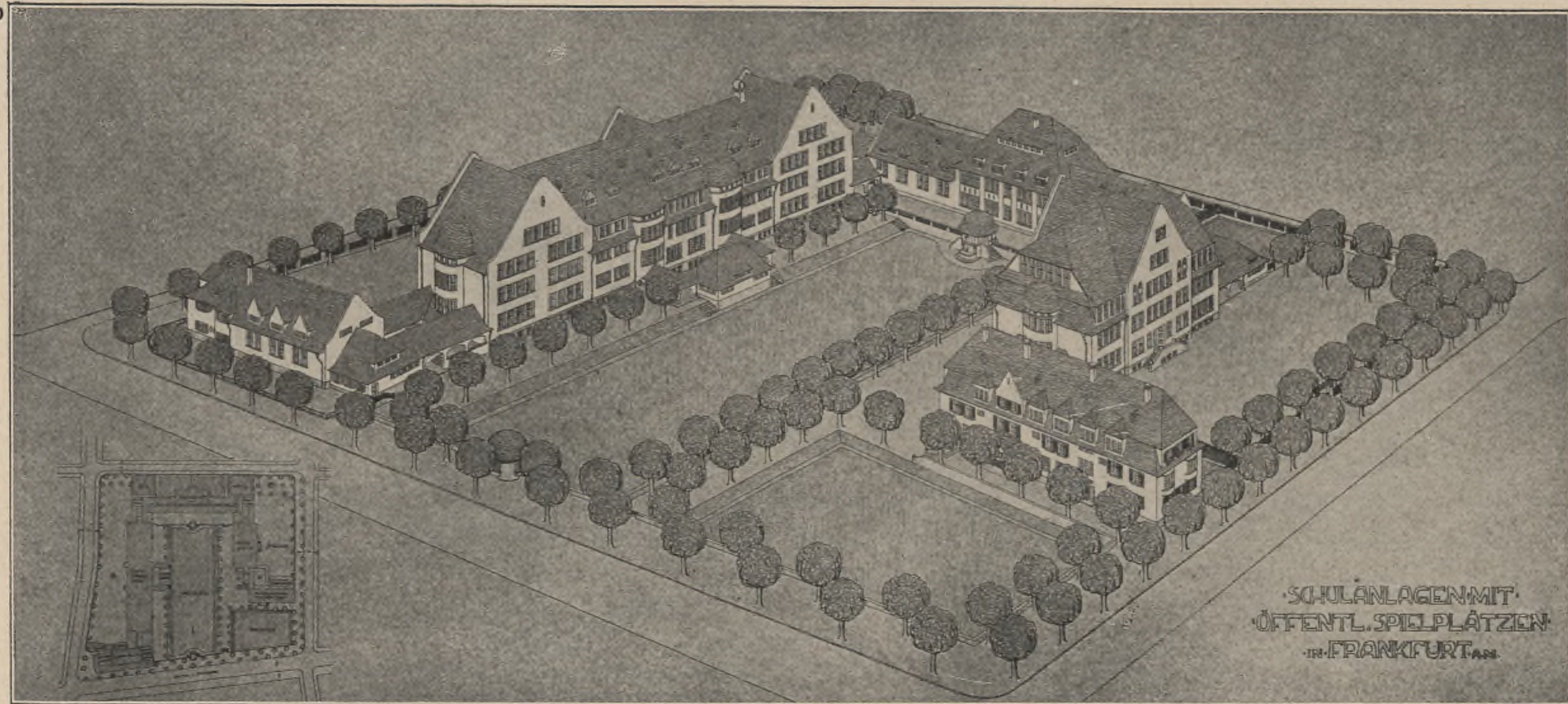
1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



a) Kommunales Forum in Weißensee b. Berlin.
Gemeindebaurat Bühring.

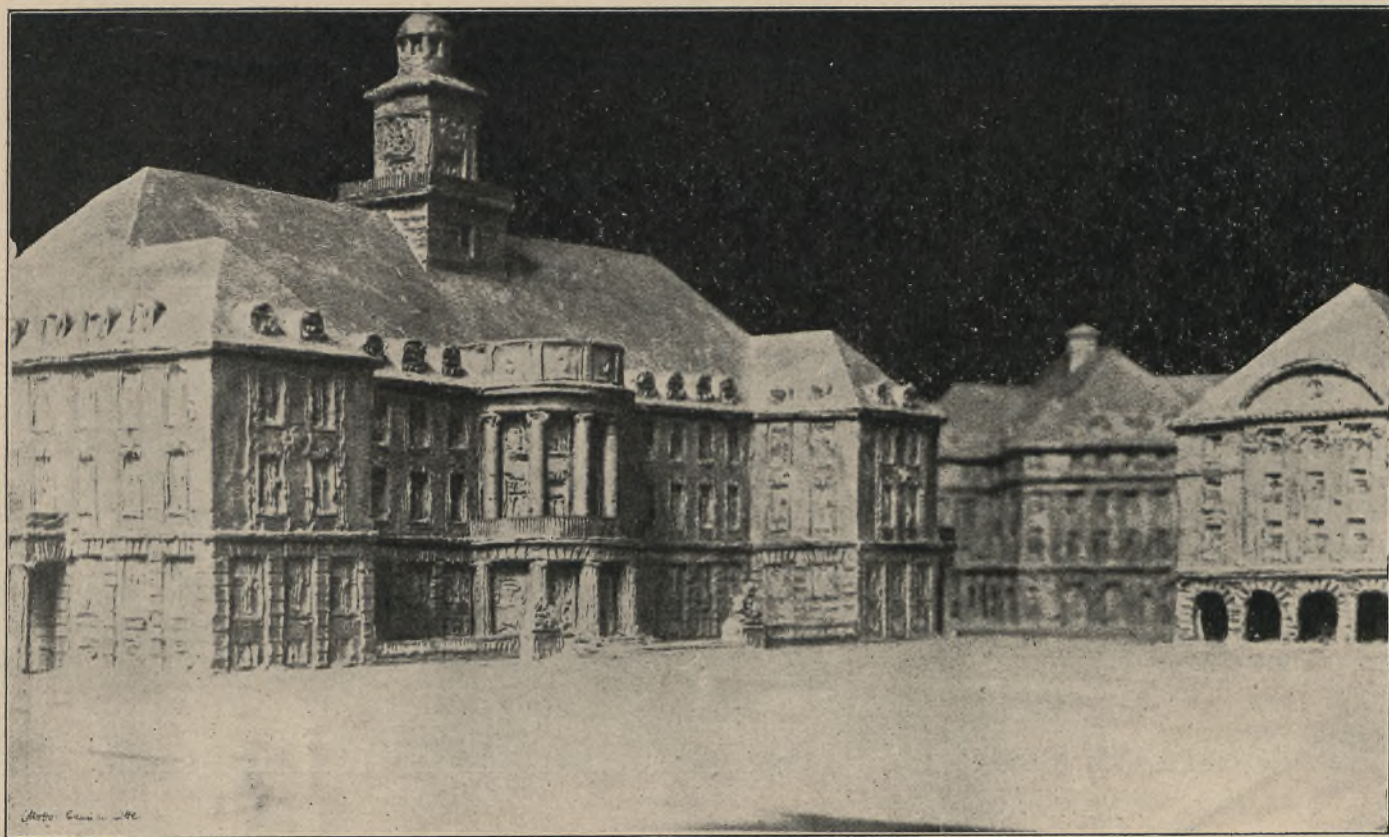
b) Schulblock in Frankfurt a. Main.
Stadtbaurat Berg, Breslau.

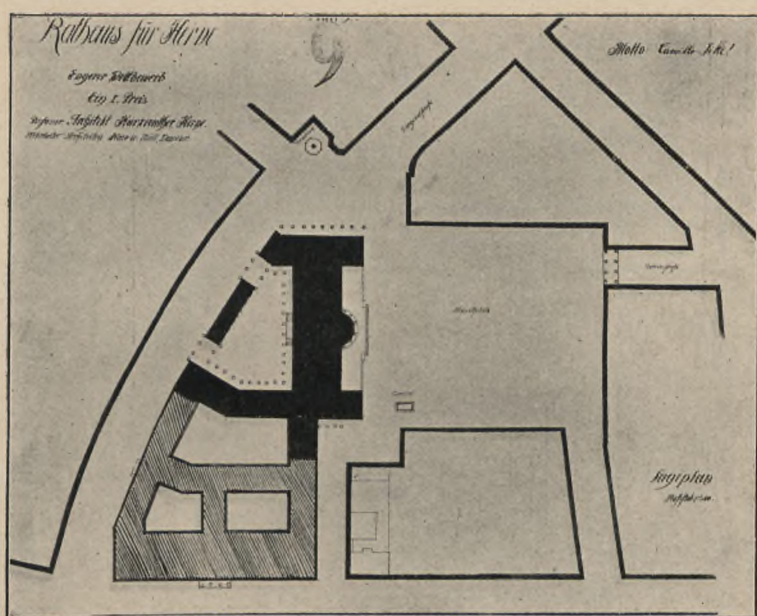
Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Wettbewerbsentwurf zum Rathausplatz in Herne in Westfalen. I. Preis.

Architekt Kurzreuther, Herne.

Mitarbeiter: Architekten Haro und Möll, Hannover.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin

a



b



a) Donaubrücke für Ulm.
Entworfen von Stadtbauinspektor Holch.

b) Schloßteichbrücke für Königsberg i. Pr.
Wettbewerbsentwurf von Professor Bruno Möhring, Berlin.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Alte Stadtpläne und Ansichten belgischer Städte
oben: Luxemburg, unten: Mecheln.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.









Alte Stadtpläne und Ansichten belgischer Städte

oben: Herzogenbosch, Löwen und Mecheln, unten: Limburg.









Alte Stadtpläne und Ansichten belgischer Städte

oben links: Schlacht bei Gemmingen 1568.
unten links: Mons im Hennegau.
oben rechts: Schlacht auf der Mooker Heide 1574.
unten rechts: Überfahrt über das Zeeländsche Meer nach Zieriksee.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

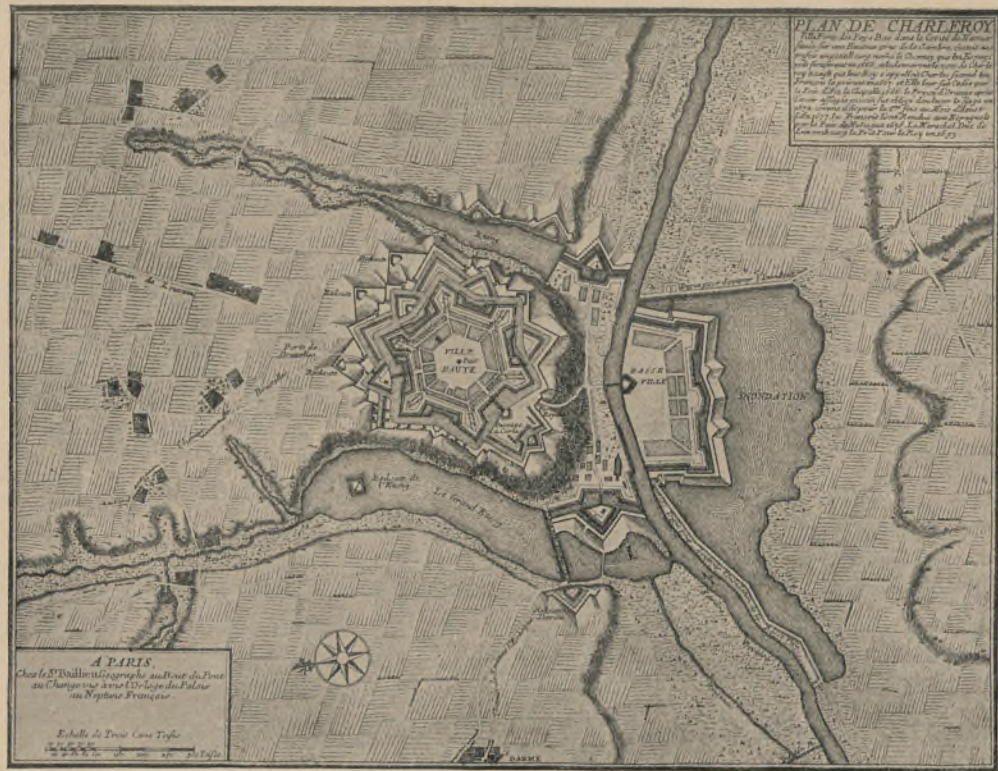
1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Alte Stadtpläne und Ansichten belgischer Städte
oben: Hoyum, unten: Antwerpen.









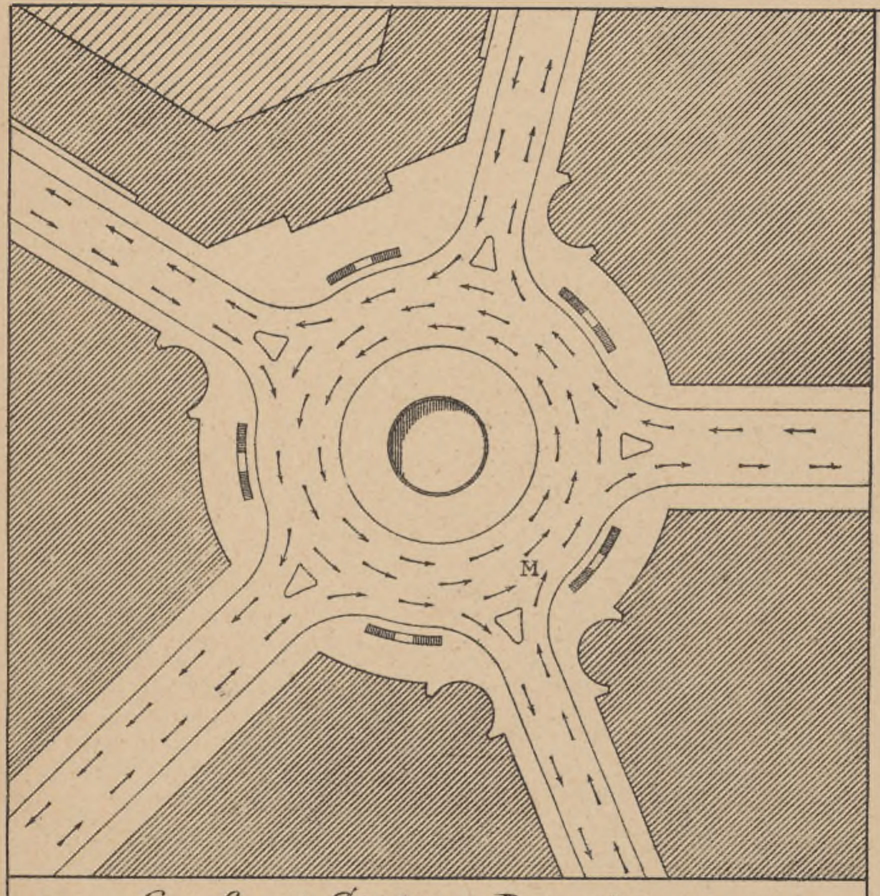
Alte Stadtpläne und Ansichten belgischer Städte

oben links: Charleroi.
unten links: Brügge.

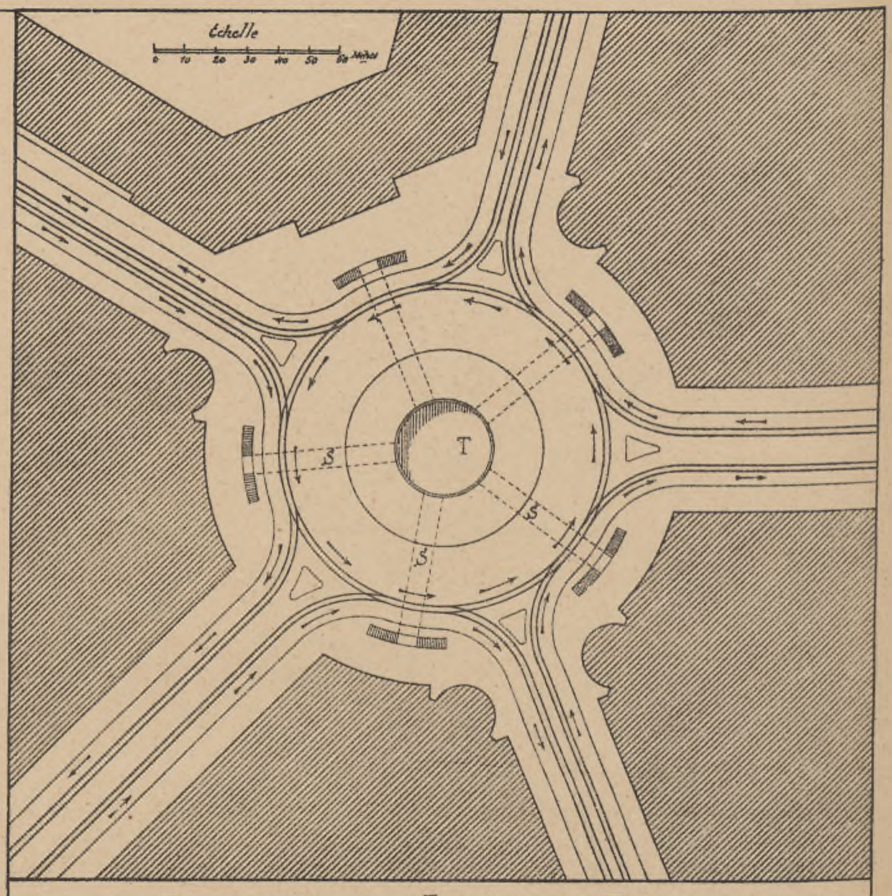
oben rechts: Lüttich.
unten rechts: Namur.

1910

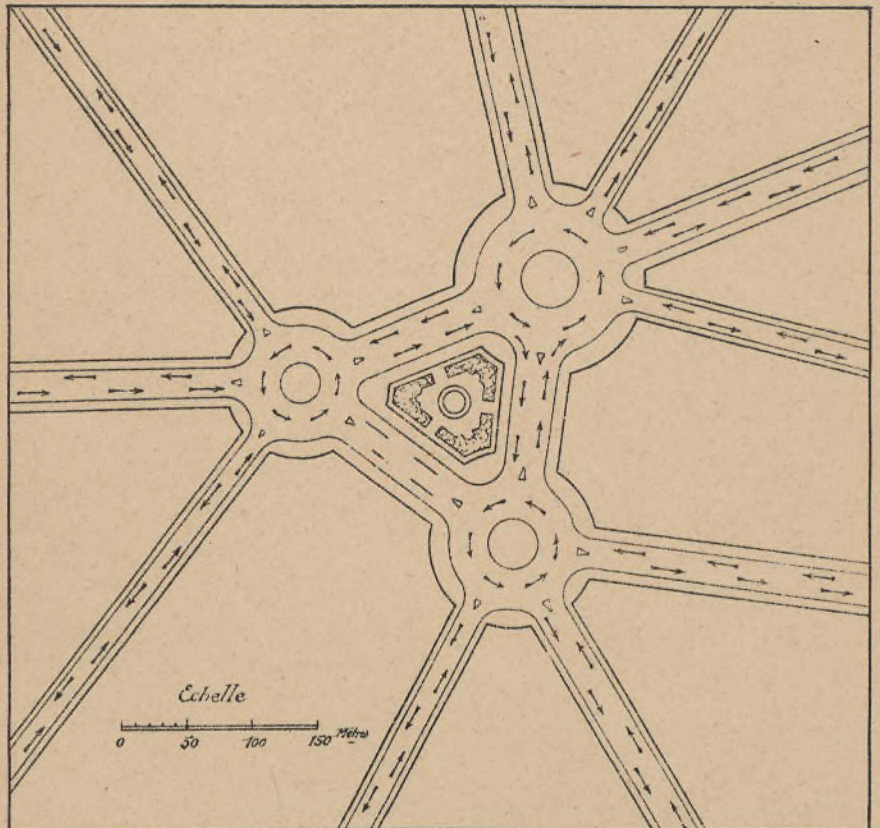
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



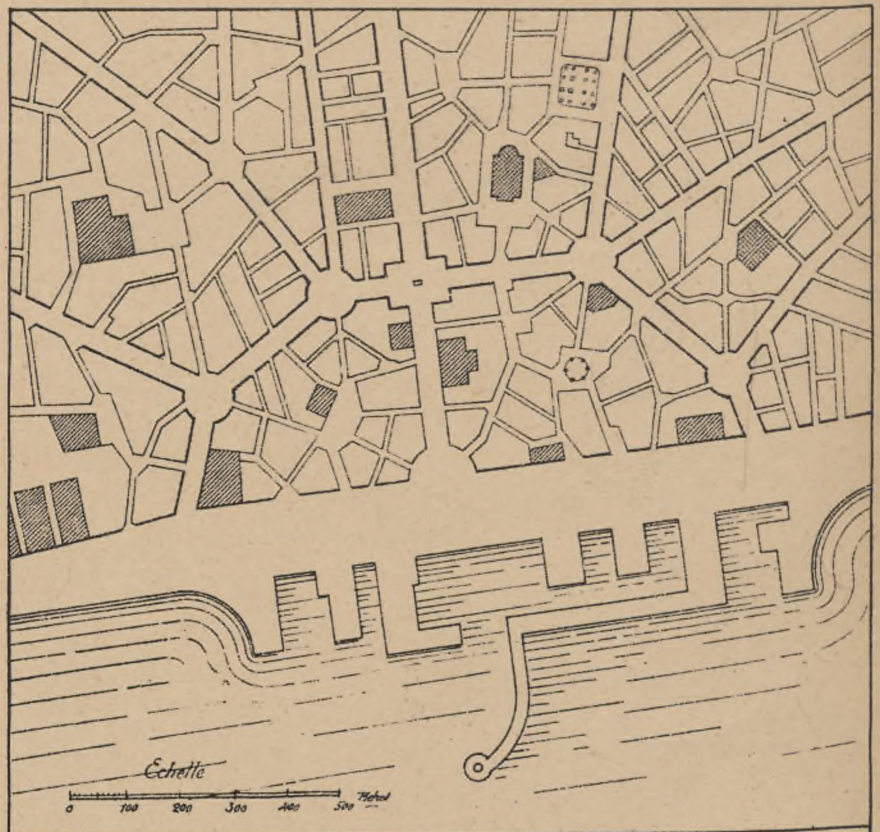
a Carrefour à Giration Disposition generale



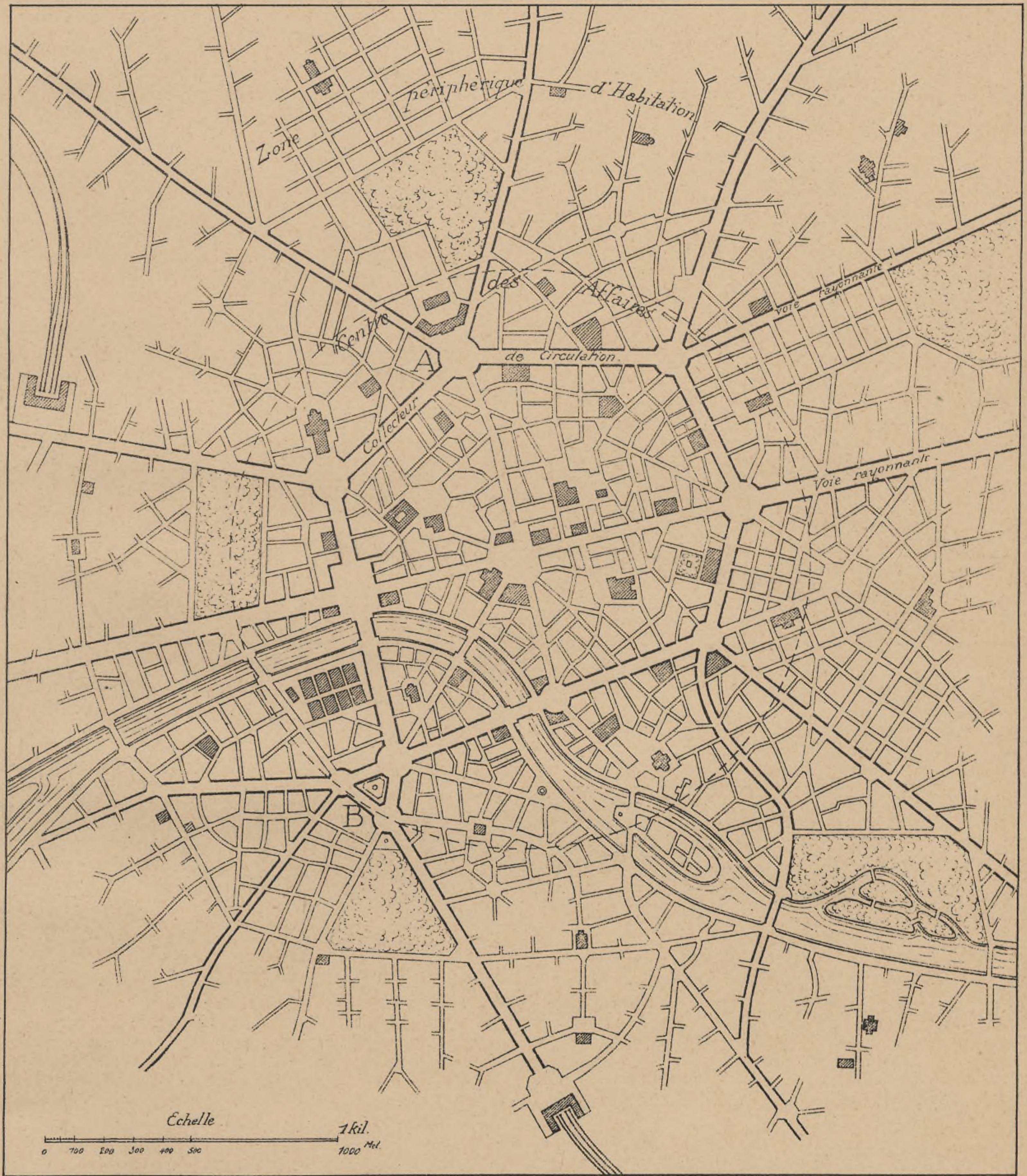
b Disposition des Lignes de Tramways



c Groupe de Carrefours à giration pour voies multiples



d Système demi-rayonnant Ville maritime.



e Schema théorique d'un Système de Circulation avec voies rayonnantes et collecteur central

Prinzipes de Circulation Urbaine.

Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a

Plan du Centre de Paris

Etat Actuel –

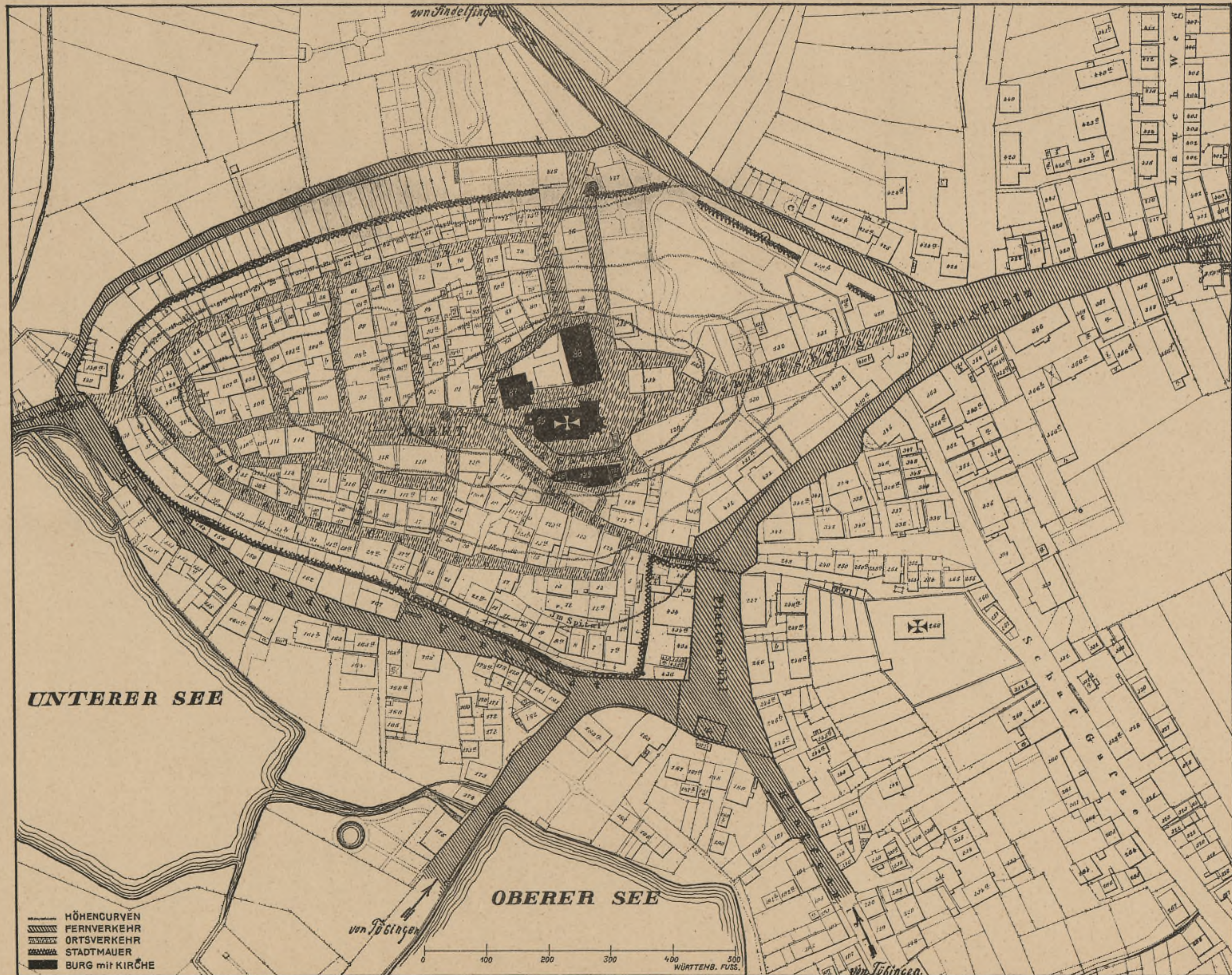


b

Plan du Centre de Paris

avec le nouveau Périmètre de Rayonnement

– et l'amorce des Voies Rayonnantes

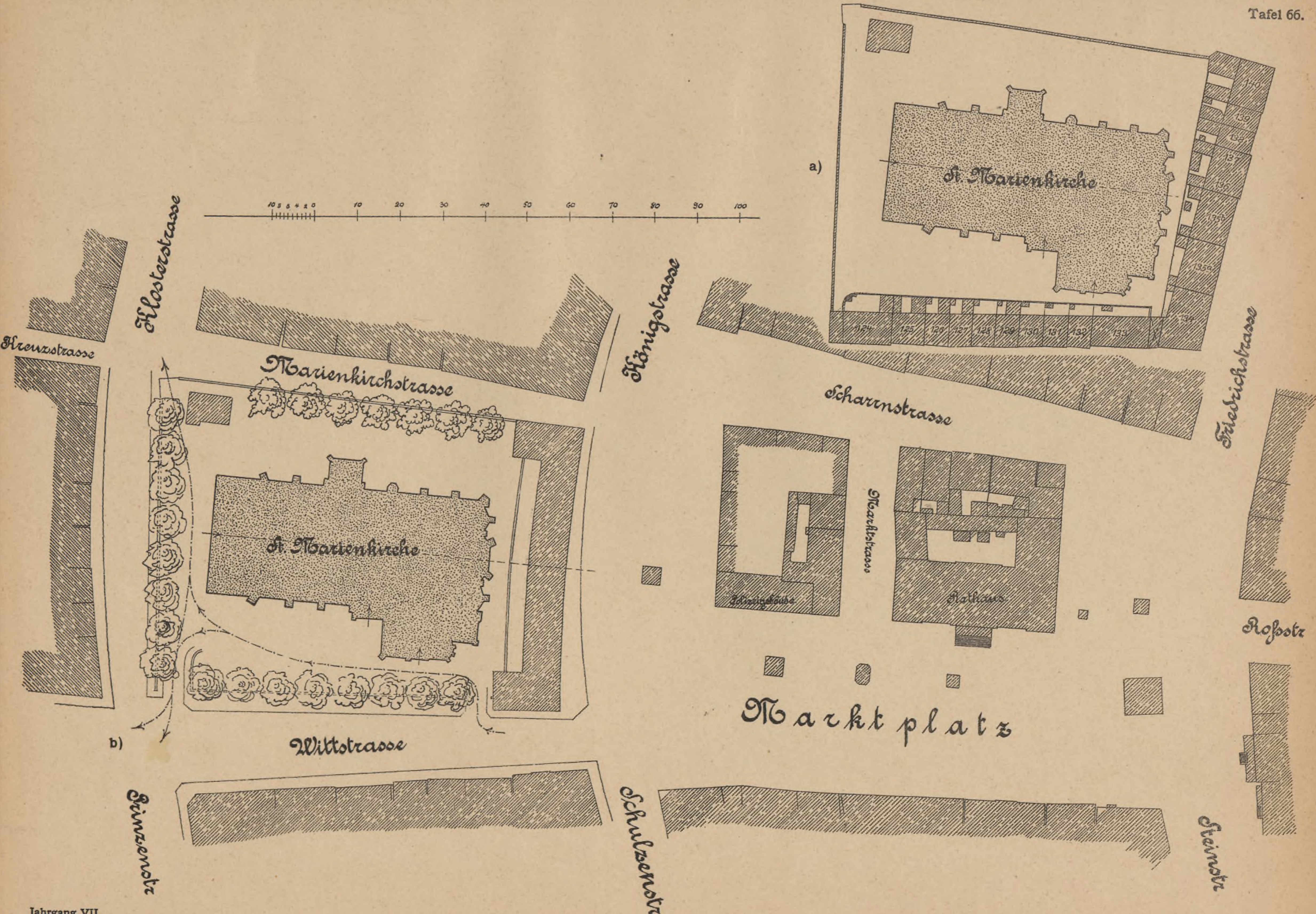


Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

Böblingen.

Mitgeteilt von Chr. Klaiber, Holzminden.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Zur Freilegung von St. Maria Magdalenen in Prenzlau (U.-M.).

a) Gegenwärtiger Zustand. b) Vorschlag zu einer teilweisen Freilegung.

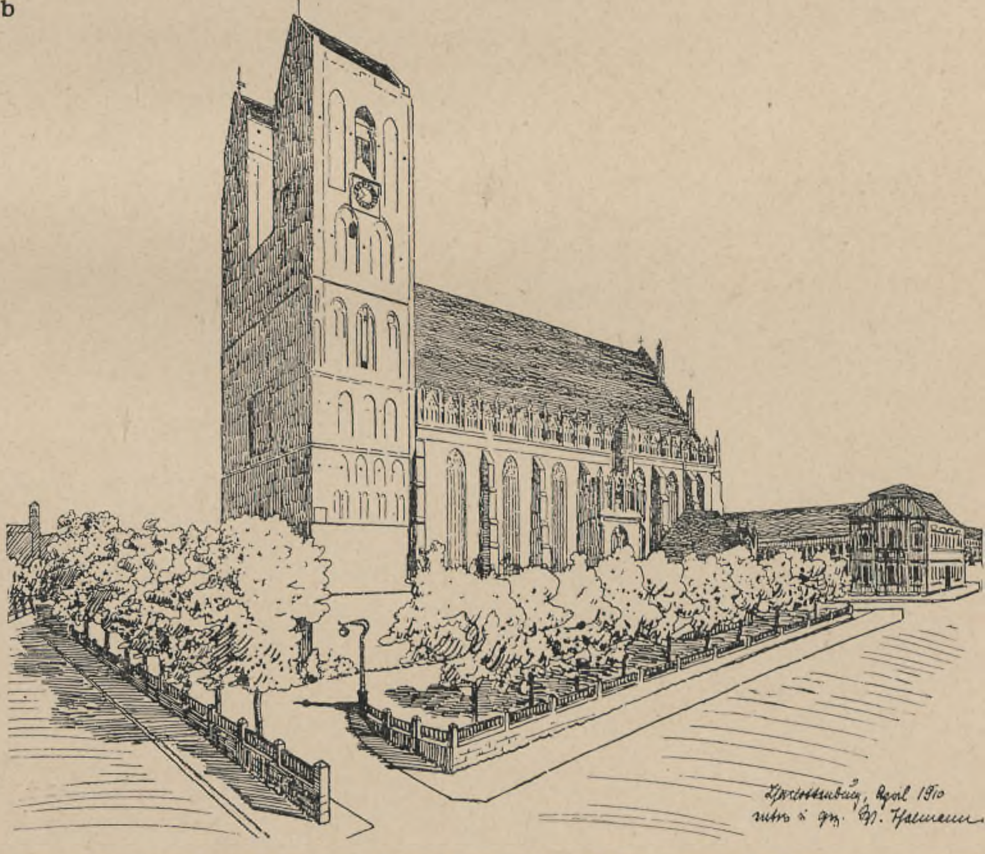
Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

a



b



a) Südansicht von St. Maria-Magdalenen in Prenzlau
mit der vorhandenen Bebauung an der Wittstraße.

b) Südansicht von St. Maria-Magdalenen in Prenzlau
nach teilweiser Freilegung.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Choransicht von St. Maria-Magdalenen in Prenzlau
mit vorhandener Bebauung am Markt.



Ansicht von St. Maria-Magdalenen in Prenzlau
mit den an der Südseite angebauten St. Margareten- und St. Christoph-Kapellen.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

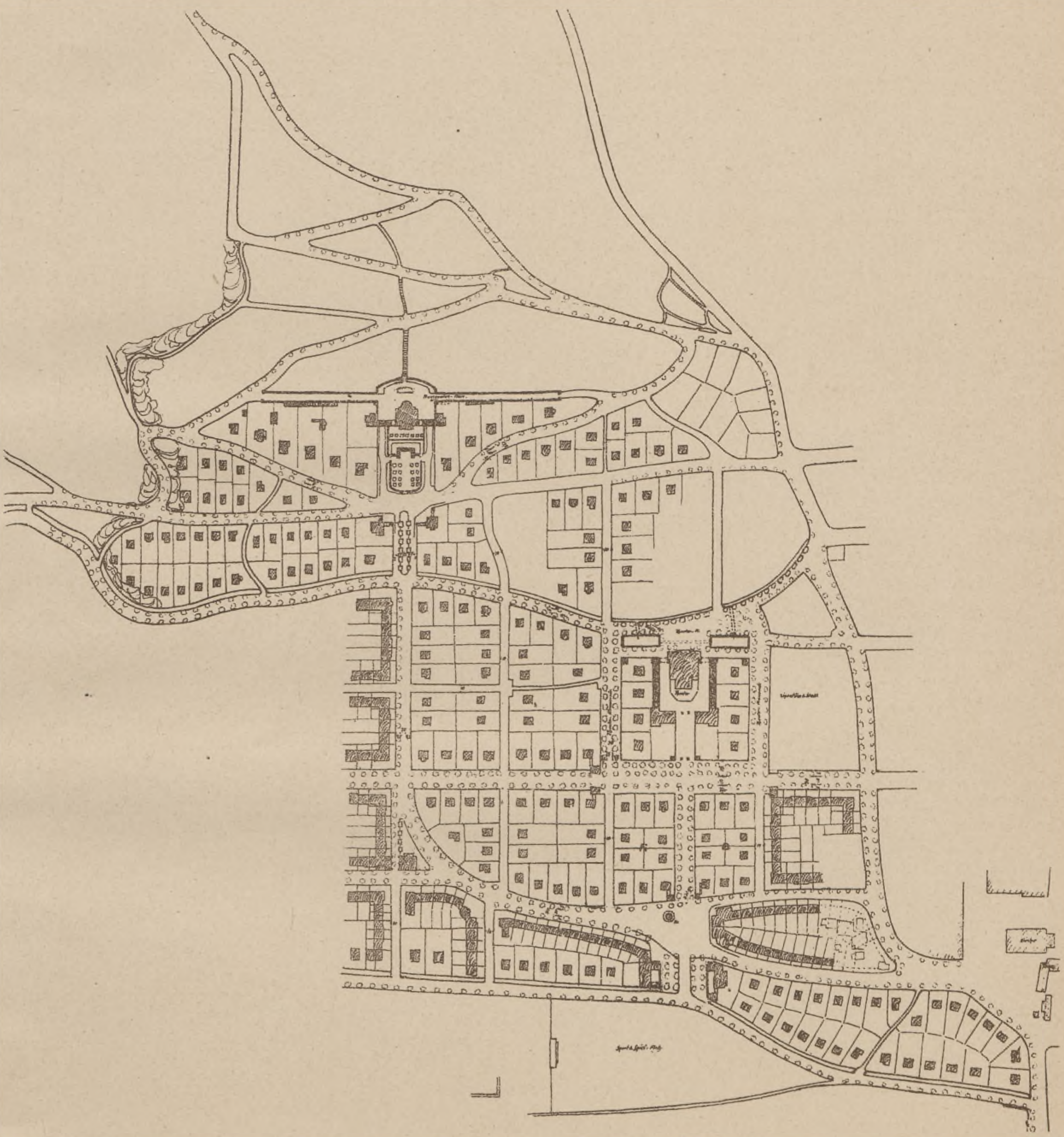


Frankenhausen am Kyffhäuser. Westliche Stadterweiterung.

Wettbewerbsentwurf „Gartenstadt am Kyffhäuser". Ein Preis von 800 M.
Städtischer Ingenieur Karl Theodor Fischer, Mainz.

Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Frankenhausen am Kyffhäuser. Westliche Stadterweiterung.

Wettbewerbsentwurf „Gartenstadt" Ein Preis von 800 M.

Architekten: Schönberg & Ehrlich, Hagen in Westfalen.

Jahrgang VII

DER STÄDTEBAU

1910

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

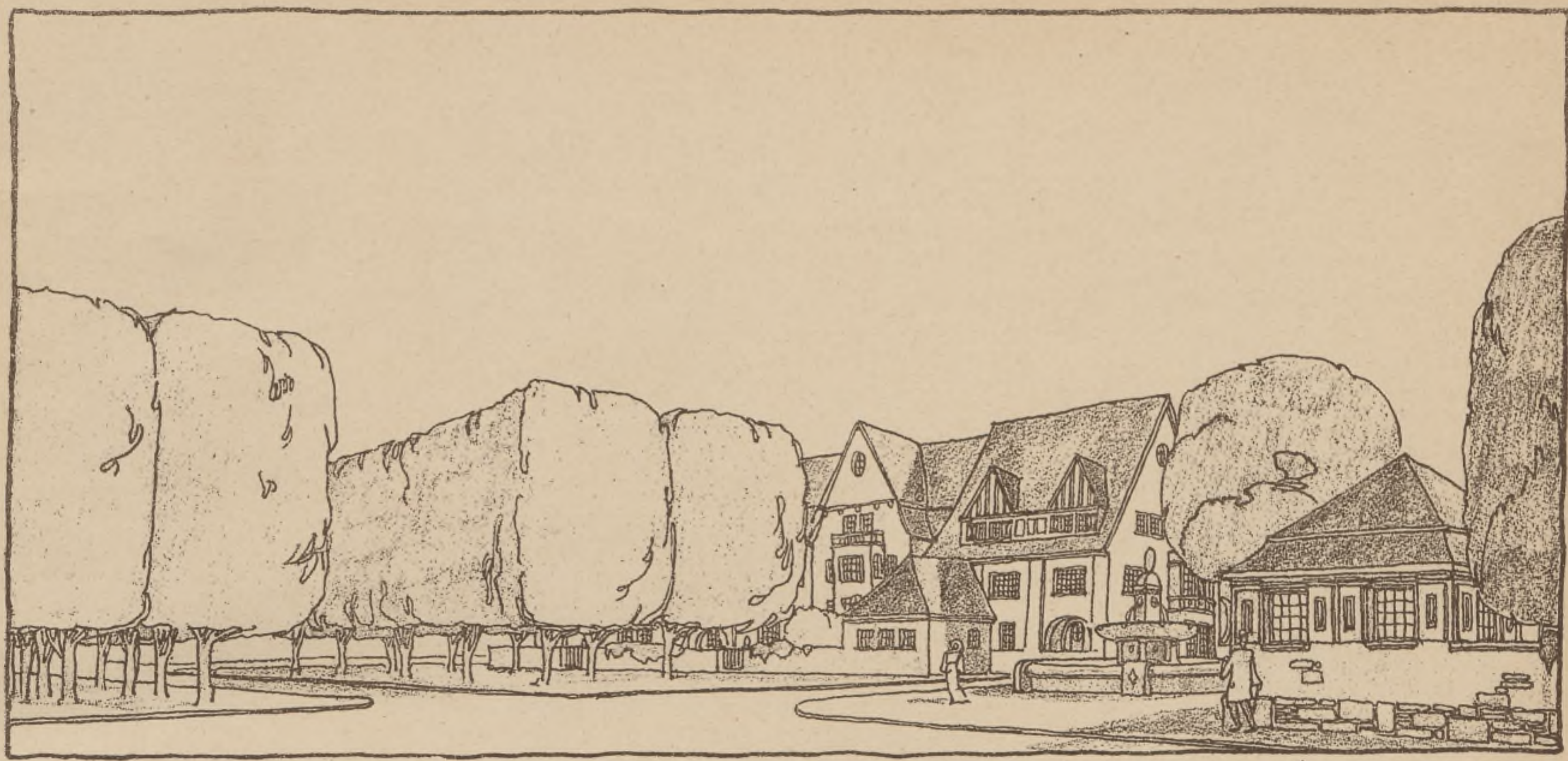


Frankenhausen am Kyffhäuser. Westliche Stadterweiterung.

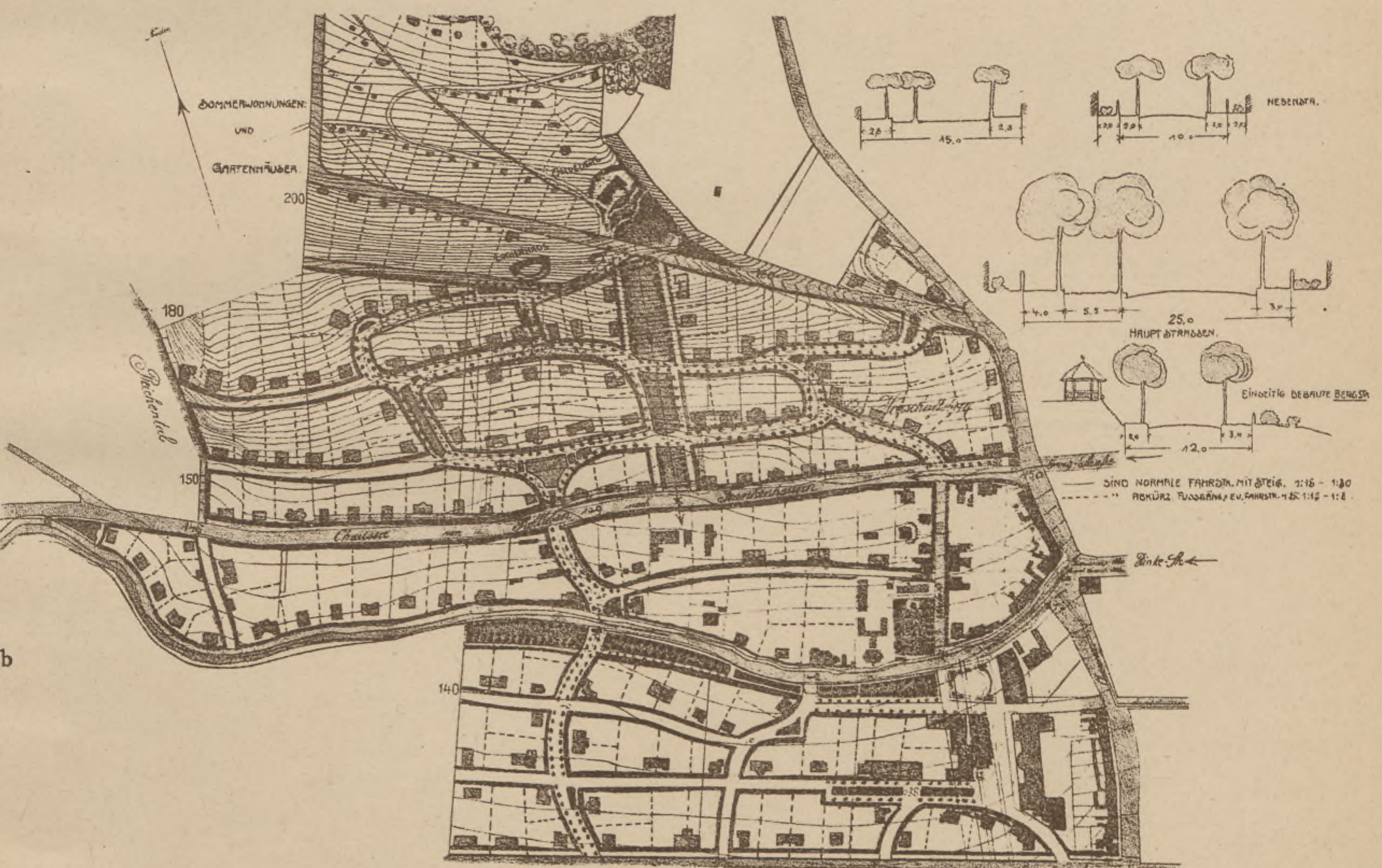
Wettbewerbsentwurf „Aufbau". Ein Preis von 600 M.
Architekt: Hermann Jansen, Berlin.

Jahrgang VII
DER STÄDTEBAU
1910

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b

Frankenhausen am Kyffhäuser. Westliche Stadterweiterung.

a) „Südlicher Platz“ aus dem Wettbewerbsentwurf „Gartenstadt“. Ein Preis von 800 M.
Architekten: Schönberg & Ehrlich, Hagen in Westfalen.

b) Oberer Teil des Lageplans aus dem Wettbewerbsentwurf „Horizontale Häuserfronten im Abhang“.
Architekt: Hermann Jansen, Berlin.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.